

30 groszy

9. luty 1930

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 19

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Pod całunem śnieżnym

Podczas gdy u nas i w Nowym Jorku do chwili ostatniej wogóle zimy nie było, spadły w Kansas City w Ameryce olbrzymie śniegi. Na rycinie widzimy parking samochodowy w Kansas City pod całunem śnieżnym.

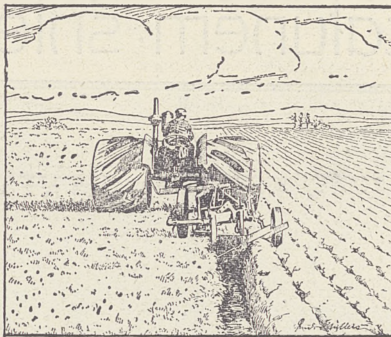
Tanie materjały pędne jako warunek motoryzacji rolnictwa

Niska cena eksploatacji motorowych maszyn rolniczych — oto główny czynnik rozpowszechnienia się w Polsce motoryzacji rolnictwa. Niestety, nie możemy stwierdzić, aby pod tym względem istniały u nas warunki sprzyjające zastępowaniu siły konnej względnie ręcznej przez siłę motorową. Wprawdzie nie stosuje się już obecnie do traktorów drogiej benzyny, lecz i naftę musi uważać rolnictwo nietylko za materjał zbyt drogi, lecz również i za niewygodny z tego względu, że podlega kradzieżom. Nadto na ropę naftową można jedynie liczyć w tych okresach, kiedy produkcja kopalń naftowych znacznie przewyższa zapotrzebowanie rynku światowego, czego nie można stwierdzić w dobie obecnej; wręcz przeciwnie, w Polsce z jednej strony wyczerpują się złoża naftowe, zaś z drugiej strony wzrasta zapotrzebowanie na produkty naftowe.

Nic dziwnego, że w literaturze zawodowej zjawiają się od czasu do czasu poważne głosy, ostrzegające przed takiem rozwiązaniem problematu, tembardziej, że jeśli ma być mowa o nadaniu pewnego kierunku na cały szereg lat, to poza innemi względami trzeba przyjąć pod uwagę również i ewentualność wojny, podczas której rolnictwo, pozbawione koni, może być jednocześnie odcięte od źródła ropy naftowej. Z pośród głosów, które na łamach prasy rolniczej ostatnio się odzywały, niechaj nam wolno będzie zacytować opinję prof. szkoły głównej gospodarstwa wiejskiego, pana Stefana Biedrzyckiego.

Zdaniem wymienionego, znakomitego znawcy, zagadnienie taniego materjału pędnego dla traktorów rolniczych nie jest bynajmniej zagadnieniem specyficznie polskiem. gdyż w tym samym stopniu interesuje ono i inne narody Europy, ale bynajmniej nie można i nie należy wyciągać stąd wniosku, że Polskę może zadowolić to samo rozwiązanie, które będzie uznane za dobre we Francji czy też w Niemczech. Jeśli np. Francja twierdzi, że nie może oprzeć się na spirytusie, ponieważ podczas wojny nie będzie dostatecznej ilości ludzi do uprawy okopowych, to w Polsce takie obawy byłyby nie na miejscu; jeśli Niemcy mogą poważnie liczyć na różne produkty, otrzymane przy produkcji gazu świetlnego, to znowu dla nas nie będzie to rozwiązaniem problematu, ponieważ mamy znikomo małą ilość gazowni. Polska musi szukać własnego rozwiązania tego problematu. Pomijając rozmaitego rodzaju namiastki i paljatywy, prof. Biedrzycki zwraca uwagę na dwa materjały pędne, które mogłyby całkowicie zadowolić rolnictwo, a mianowicie na eter i gaz wodoczadowy.

Jeśli rolnicy gotowi twierdzić, że najbardziej ich interesom odpowiadałoby zastosowanie spirytusu do poruszania motorów i to nie spirytusu bezwodnego, lecz „surówki“, otrzymywanej w każdej gorzelni, to możnaby się zgodzić z ich przesłankami ekonomicznemi, wskazującemi na konieczność wydajnego podtrzymania uprawy okopowych drogą znalezienia zbytu na spirytus; ale jednocześnie trzeba stwierdzić, że dopóki stoimy na stanowisku,



Traktor Lanza o sile 22/28 K. M., którego gąsienice przystosowane są do orki głębokiej na torfowiskach wyżynnych.

że do skażania spirytusu nie mogą być używane środki silnie trujące, dopóty musimy zgóry przewidywać, że olbrzymie ilości spirytusu, przeznaczonego do motorów, pójdą „na bok“, a wskutek tego koszt pędzenia motorów znowu będzie wysoki. Ale, według zapewnienia chemików, bynajmniej nie byłoby rzeczą trudną takie zmontowanie gorzelni, ażeby zamiast spirytusu produkować eter, który jako materjał pędny bodaj jest lepszy od spirytusu surowego; wprawdzie i eter piją ludzie w różnych okolicach, ale zwalczanie takiego pijaństwa jest o tyle łatwiejsze, że stwierdzenie nadużycia nasuwa mniej trudności, a tłumaczenie, że „upiłem się za własne pieniądze“ niemożliwe.

Na projekt produkowania eteru w gorzelniach i stosowania eteru masowo do napędu motorów, o ile nam wiadomo, dotychczas nie zwracano uwagi poważniejszej, stąd projekt p. prof. Biedrzyckiego zasługuje na uwagę.

Natomiast na drugi projekt cenionego autora zwrócono już uwagę na Zachodzie, a mianowicie na gaz wodoczadowy, wytwarzany przeważnie z odpadków drzewa; projekt ten najsilniej popierany we Francji, gdzie stosują nie drzewo surowe, lecz węgiel drzewny, częstokroć nawet węgiel prasowany, co jednak tłumaczy się jedynie względami transportowemi, gdyż zarówno drzewo, jak i węgiel są materjałami objętościowemi, nie znoszącemi dalekich transportów. O ile tutaj, na zachodzie Polski ani drzewa, ani nawet odpadków drzewnych nie moglibyśmy uważać za materjał najtańszy, o tyle cały wschód i północ Polski, a częściowo i południe bezwzględnie posiadają materjału tego wbród.

Ale zanim nastąpi taka radykalna zmiana w materjałach pędnych i zanim same motory zostaną dokładnie dostosowane do tych nowych materjałów, prawdopodobnie przez dłuższy jeszcze okres będziemy musieli szukać półśrodków, ażeby uwalniać się stopniowo zarówno od drogiej benzyny, jak również od niemniej drogiej nafty. Narazie technika idzie w dwóch kierunkach, a mianowicie z jednej strony w kierunku opałów ciężkich, jak ropa, z drugiej zaś w kierunku różnych mieszanek z benzyną. U nas, niestety, mamy do czynienia prawie wyłącznie tylko z tym pierwszym kierunkiem, gdyż na drogę mieszanek wstąpiliśmy dopiero w latach ostatnich i to w sposób, nie czyniący jeszcze zadość potrzebom rolnictwa. Jeśli te pierwsze próby wprowadzenia mieszanek spirytusowo-benzynowych traktować jako zapowiedź planowej akcji na czas pokoju, to należy zapowiedź tę przyjąć z zadowoleniem. Natomiast, jeżelibyśmy rozpatrywane powyżej zagadnienie materjałów pędnych ująć chcieli „sub specie“ potrzeb mobilizacyjnych — to prawdopodobnie doszlibyśmy do przekonania, że żadne, mieszanki nie czyniłyby zadość wymaganiom wojny, i że najlepsze bodaj rozwiązanie dałyby jedynie wyżej wymienione: eter, o ileby był produkowany przez wszystkie gorzelnie, oraz gaz wodoczadowy, otrzymywany z drzewa, gdyż jedynie te dwa materjały nie wymagałyby dalekiego transportowania zapasów, gdyż są one prawie równomiernie rozrzucone po całej Polsce. Poruszona powyżej kwestja posiada dla potrzeb mobilizacyjnych Państwa niezwykle doniosłe znaczenie; w rzędzie surowców niezbędnych dla obrony kraju, materjały pędne dla motorów spalinowych zajmują bowiem jedno z pierwszych miejsc.



Poza rozległem zastosowaniem w rolnictwie służą traktory do karczowania drzew. Na rycinie widać traktor marki Caterpikar-Twenty przy pracy.

Nowoczesne maszyny drogowe

Wracamy znów do kwestji rozbudowy naszych dróg. Zdawałoby się, że wybraliśmy zły czas do mówienia o tem, gdyż właśnie spadły pierwsze śniegi i narazie zamiast rozbudowy, udoskonalenia i uzupełnienia szos, największym naszym kłopotem powinno być przygotowanie się do usuwania zasp śnieżnych, które, jeżeli spóźniona zima i w tym roku będzie ostra, mogą narobić nam wiele kłopotu. W rzeczywistości jednak późno dziś pisać o pługach śnieżnych, automatycznych zamiataczkach oraz o innych przyrządach tego typu, kto się nie zaopatrzył w nie w jesieni, to teraz nie zdąży już zastosować tych wszystkich technicznych udoskonaleń. Inaczej przedstawia się przygotowanie do rozbudowy i reparacyj naszych dróg. Ponieważ prace te rozpoczynają się na wiosnę, teraz już należy myśleć o uzupełnieniach koniecznego taboru i maszyn. Dlatego też właśnie, mimo śniegu i różnych smutnych i bardzo mroźnych przepowiedni naszych meteorologów, zaczniemy od walców drogowych oraz innych maszyn używanych do budowy dróg.

Przed wojną kwestja wyboru systemu walca nie była zbyt trudna, gdyż wtedy istniały tylko klasyczne i dobrze wszystkim znane walce parowe. Obecnie sprawa komplikuje się, ponieważ w ostatnich latach zaczęto coraz częściej do napędu walców stosować wygodne i ekonomiczne silniki spalinowe. Dziś więc, przy zamawianiu walca musimy nietylko rozważyć kwestję, czy dana fabryka pracuje dostatecznie starannie i solidnie, lecz należy zgóry zdecydować się, czy zamówimy walec motorowy, czy też parowy. Sprawy tej nie można jeszcze dziś rozstrzygnąć definitywnie, gdyż jak walce motorowe tak i maszyny parowe ulegają wciąż różnym zmianom i udoskonaleniom, tak, że porównanie ich należy przeprowadzać bardzo oględnie.

Teoretycznie walec motorowy posiada większe zalety niż jego parowy konkurent, a to z następujących powodów. Walec motorowy wyposażony w silnik spalinowy, pracujący na taniem paliwie (ropa lub olej ciężki) jest ekonomiczniejszy z powodu większej termicznej sprawności, poza tem, motor spalinowy raz puszczony w ruch nie wymaga specjalnej obsługi i kontroli, i przy nim nie istnieje niebezpieczeństwo wybuchu. Wreszcie walec motorowy może zabrać ze sobą większą ilość paliwa, co zapewnia mu dalszy rejon działania i niezależność od taboru pomocniczego, dostarczającego paliwo i wodę. Są to zalety teoretyczne. Zobaczymy jak się one przedstawiają w praktyce.

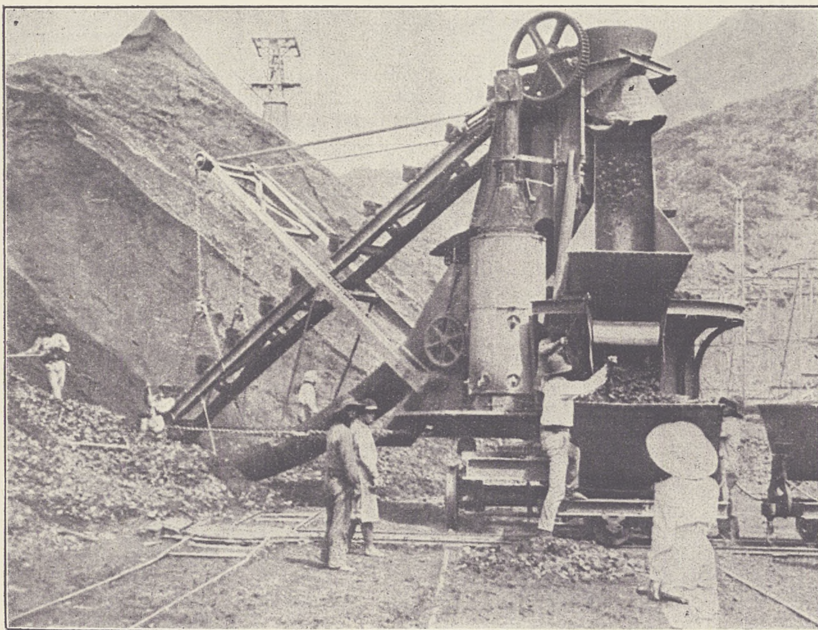


Wśród piasków pustyni wywalcowują czasami prowizoryczne drogi przy pomocy silnych traktorów gąsienicowych, ciągnących za sobą ciężkie walce.

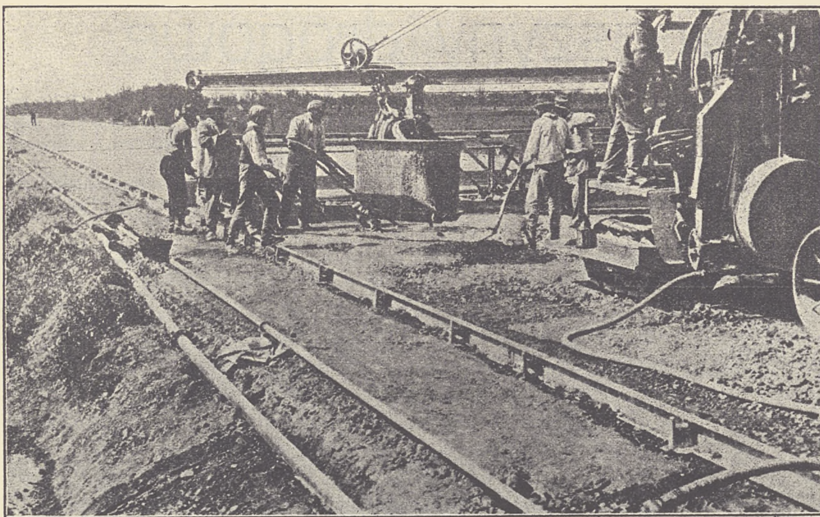
Zaczniemy znowuż od termicznej sprawności. Okazuje się, że mimo zużycia na wagę mniejszej ilości paliwa, przy silniku spalinowym nie oszczędzamy zbyt wiele, a to z tego powodu, że paliwo płynne jest droższe od węgla. Należy przytem pamiętać, że w grę wchodzi paliwo w niezbyt złym gatunku, gdyż oleje odpadkowe dla stosunkowo lekkich silników nie nadają się.

Drugą kwestją jest niebezpieczeństwo wybuchu. Znowuż w teorji pod tym względem silnik spalinowy stoi znacznie wyżej od maszyny parowej, lecz jak praktyka wykazała, wybuchy kotłów, szczególnie w wypadku kiedy się ma do czynienia z maszynami dobrze zbudowanemi, są bardzo mało prawdopodobne i raczej należy obawiać się pożaru przy silniku spalinowym niż eksplozji maszyny parowej. Rozumie się, że przy nieostrożnem obchodzeniu się nawet i najlepszy kocioł można wysadzić w powietrze, lecz takie traktowanie maszyn nie należy w każdym razie do reguły.

Przejdźmy teraz do zapasów paliwa, zabieranych przez walce tych dwóch typów. Jak wiemy, walec parowy zawsze jest przywiązany do taboru pomocniczego, t. zn jakiegoś wozu, wózka lub samochodu, który mógłby mu dostarczać potrzebny węgiel i odpowiednią ilość wody. Walec motorowy do swego działania wody nie wymaga, z wyjątkiem niewielkiej jej ilości potrzebnej do chłodzenia motoru, tak samo ilościowo zużywa mniej paliwa. Jednakże i on nie jest wolny i niezależny od taboru, a to z tego powodu, że nawet najlepszym walcem trudno jeździć w wolnym czasie do najbliższego miasta celem zakupienia beczki ropy naftowej. Właściwie w pobliżu większych miast i w okolicach gdzie wszędzie można łatwo nabyć różne gatunki paliwa płynnego, walec motorowy jest wygodniejszy, natomiast w miejscowościach więcej oddalonych kwestja zaopatrzenia w paliwo przedstawia się inaczej, gdyż łatwiej tam dostać węgiel oraz wodę, której u nas w Polsce nigdzie nie brak niż naprzykład kupić większą ilość jakiegoś paliwa płynnego. Kwestja paliwa komplikuje się u nas jeszcze tem, że mimo posiadania własnych źródeł ropy naftowej, wystarczamy własną naftą tylko z trudem i to z powodu stosunkowo słabej motoryzacji kraju, wkrótce jednak, jak wykazuje statystyka, nafty nam zabraknie i będziemy



W miejscowościach górzystych budowa drogi wymaga wykonania dużych przekopów. Do pracy tej zamiast zwykłych kilofów i łopat stosują specjalne maszyny o dużej wydajności.



Pokrywanie jezdni betonem uskutecznia się dziś przy pomocy automatycznych betoniarek, które zastępują setki rąk robotniczych.

zmuszeni sprowadzać znaczną jej ilość z zagranicy. Z węglem sprawy przedstawiają się lepiej, gdyż stosunkowo słabo eksploatowane kopalnie powinny u nas starczyć jeszcze na bardzo długi okres czasu. Należy poza tem pamiętać, że do opalania walców możemy używać nie tylko węgla kamiennego, lecz przy odpowiedniej konstrukcji palenisk, tańszego węgla brunatnego, torfu i drzewa. Z tego wynika, że pod względem niezależności od paliwa, maszyna parowa stoi wyżej od silnika spalinowego.

Przejdźmy teraz znowu do kwestji obsługi. Tu niezaprzeczenie walec motorowy góruje, gdyż, jak już zaznaczyliśmy uprzednio, puszczony w ruch nie wymaga żadnej specjalnej obsługi i dozoru i dlatego do prowadzenia walca motorowego wystarczy jeden człowiek, kiedy natomiast maszyna parowa wymaga dwóch ludzi. Teraz dalej zajmiemy się kwestją ceny, gdyż przy zakupie jakiejś maszyny odgrywa ona niemniej ważną rolę niż wszelkie inne, uprzednio wyliczone czynniki. Wiemy, że walec parowy do swej budowy wymaga więcej materjału i dlatego też jest on droższy od swego konkurenta. Sprawdźmy jednak, czy ten jednorazowy wydatek nie okaże się w pewnych warunkach korzystniejszy dla nas niż oszczędzanie przy zakupie. Musimy w tym celu poruszyć kwestję amortyzacji kapitału związaną z trwałością i długowiecznością każdej maszyny. Podwozia bez samego silnika, w walcach parowych i motorowych nie różnią się zasadniczo od siebie i trwałość ich zależy od silnika. Jak praktyka wykazała, dobrze zbudowany silnik spalinowy o niewielkiej ilości obrotów nie psuje się łatwo, nie wymaga częstych remontów i służy długo, jednak mimo wszystko nie może on pod tym względem sprostać maszynie parowej, której długowieczność stała się wprost przysłowiową. Rozumie się, że mamy na myśli tylko maszyny rzeczywiście dobrze i solidnie wykonane, a nie bierzemy pod uwagę niektórych silników zagranicznych, wykonanych zbyt lekko ze względu na opłaty celne, liczone od wagi a nie od wartości. Maszyny takie pod względem trwałości muszą stać poniżej ustalonych norm.

Przejdźmy teraz do ostatniej kwestji, a mianowicie do modnej obecnie elastyczności. Wiemy wszyscy, że marzeniem konstruktorów jest zwiększenie elastyczności silnika spalinowego, który pracuje dobrze, wywiązując pełną moc tylko przy ściśle określonej ilości obrotów. Dlatego też, zamiast używanych dawniej konstrukcyj dwucylindrowych, stosują obecnie sześć i nawet osiem cylindrów. Dzięki temu w samochodach zwiększono już elastyczność bardzo znacznie, lecz mimo wszystko nie uniknięto konieczności korzystania ze skrzynki biegów. Najgorzej przedstawia się sprawa w silnikach prostszych konstrukcyj, pracujących na gorszem paliwie, szczególnie w wypadkach, kiedy one posiadają niewielką ilość cylindrów. Mimo różnych pomysłowych urządzeń, silniki te w wielu wypadkach muszą posiadać nieco większą moc, aby dzięki niej choć częściowo wyrównać brak elastyczności. Rozumie się, że przy tych silnikach tak samo jak i przy konstrukcjach wielocylindrowych we wszystkich pojazdach mechanicznych musimy posiadać skrzynkę biegów i to tem lepszą, im gorsza jest elastyczność samego motoru. Pod tym względem maszyna parowa jest wprost bezkonkurencyjna, gdyż szybkość jej przy równej mocy może wahać się w bardzo wielkich granicach, dzięki czemu wszelkie parowe pojazdy mechaniczne nie wymagają żadnych skrzynek biegów i skomplikowanych przekładni, zużywając mimo to w normalnych warunkach pracy, niezależnie od stanu drogi, prawie zawsze jednakową ilość paliwa.

Z tego, co powiedzieliśmy, wynika, że wybór pomiędzy walcem parowym a motorowym nie jest rzeczą zbyt łatwą, gdyż należy brać pod uwagę cały szereg wchodzących w grę czynników. Zasadniczo należałoby wybierać walec motorowy w tych wypadkach, kiedy nie liczy się na długą amortyzację maszyny i kiedy można łatwo zaopatrywać się w potrzebne paliwo płynne. Jeżeli natomiast pracujemy w miejscowości więcej oddalonej, poza tem możemy rozłożyć amortyzację naszej maszyny na dłuższy okres czasu, stanowczą przewagę posiada walec parowy. Jeszcze jeden punkt możemy wymienić na korzyść tego ostatniego. W wypadku ewentualnego wybuchu wojny, należy przewidywać, że nie posiadając zbyt wielkiej ilości ropy w kraju będziemy zmuszeni oszczędzać to cenne paliwo, tak, że z tego powodu różne maszyny, zaopatrzone w silniki spalinowe będą cierpiały na jego brak.

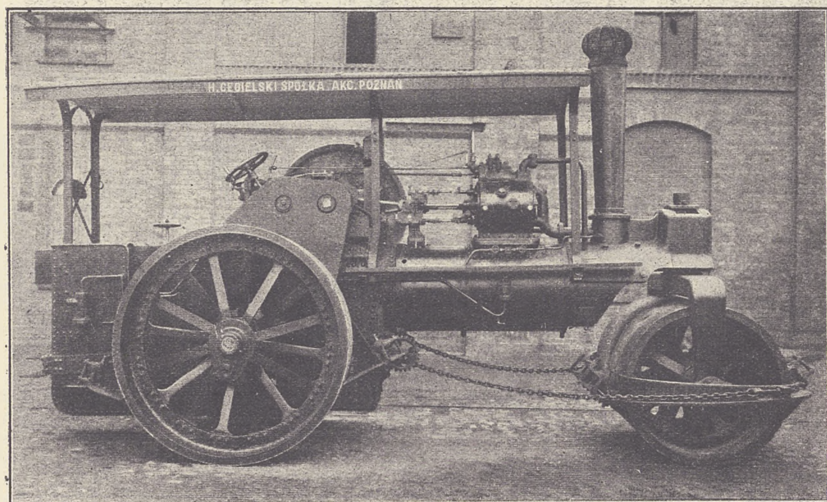
Tak przedstawia się porównanie walców spalinowych i parowych w ich obecnym stanie technicznym. Najbliższa przyszłość nie przyniesie prawdopodobnie ze sobą wielkich zmian.

Kończąc omawianie walców drogowych musimy zaznaczyć, że w Polsce wyrabia je kilka fabryk całkowicie z materjałów krajowych. Tylko do niektórych typów walców motorowych musimy jeszcze narazie sprowadzać z zagranicy silniki, gdyż motory wyrabiane przez nasze fabryki są dostosowane do innych celów i do napędu walców drogowych niezbyt się nadają.

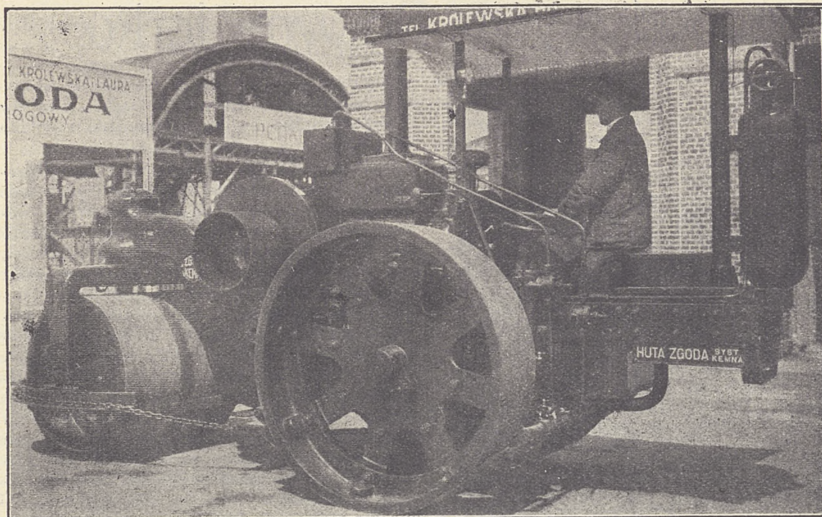
Mieliśmy zamiar mówić o różnych nowoczesnych maszynach drogowych, a zatrzymaliśmy się zamiast tego bardzo długo na walcach. Musimy usprawiedliwić się tem, że dla nas kwestja właściwego wyboru walca jest bardzo ważna, a spór, który ostatnio powstał o zaletach i wadach obu istniejących typów, zniechęcił prawdopodobnie poważnie nawet wszystkich ewentualnych nabywców tych maszyn.

Ponieważ jednak kwestję walców chcemy wyczerpać, musimy jeszcze dodać, że u nas w Polsce wszystkie fabryki, produkujące te maszyny, powinny liczyć się ze stosunkowo małym zbytem, który nie pozwala im na czynienie nowych i kosztownych inwestycyj. Z tego powodu nasze krajowe walce w porównaniu z wyrobami zagranicznemi są może nieco mniej nowoczesne. Jednakże niema to zbyt wielkiego wpływu na ich pracę, a to z tego powodu, że solidne wykonanie i dobór odpowiednich surowców wyrównuje z naddatkiem tę małą wadę.

Skończyliśmy wreszcie z walcami i przechodzimy do innych maszyn, używanych przy budowie dróg. Nie będziemy szczegółowo zajmowali się pługami do zrywania starej jezdni



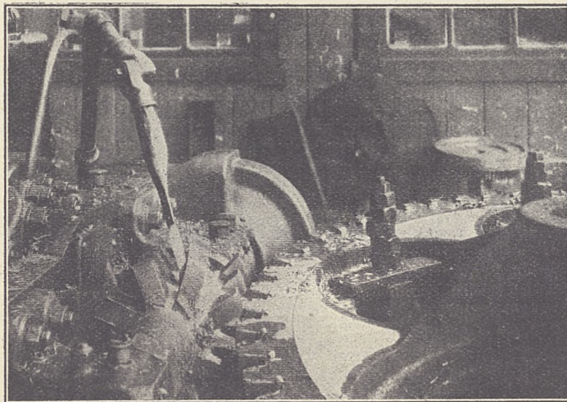
Ważną czynnością przy budowie dróg jest walcowanie. Obecnie używają do prac tych walców motorowych lub parowych. Zdjęcie nasze przedstawia walec parowy fabryki „H. Cegielski".



Walce motorowe buduje u nas w kraju kilka fabryk. Zdjęcie nasze przedstawia walec wykonany przez hutę „Zgoda".

oraz innemi maszynami podobnego typu, gdyż są one zbyt dobrze znane i interesują poważniej tylko specjalistów. Pomówimy zato nieco obszerniej o maszynach używanych do wykańczania nawierzchni.

Jak wiemy, dobra droga samochodowa powinna posiadać nawierzchnię związaną, inaczej bowiem ta ostatnia nie jest w stanie wytrzymać znaczniejszych obciążeń. Do wiązania używa się betonu lub asfaltu. U nas pokrywanie temi substancjami samej jezdni odbywa się bardzo prymitywnym sposobem, gdyż robotnicy wykonywują tę pracę ręcznie. Samo się przez się rozumie, że praca ręczna (o czem mogliśmy się wielokrotnie przekonać osobiście, obserwując budowę różnych dróg) nie jest ani wydajna ani ekonomiczna, co wpływa bardzo ujemnie, jak na czas potrzebny do wykończenia drogi, tak i na ich ogólne koszty. Zagranicą (w niektórych wypadkach i u nas przy budowie większych odcinków dróg) zamiast pracy ręcznej stosują skomplikowane i sprawnie działające maszyny. Mimo wysokiej ceny, maszyny te opłacają się doskonale, gdyż zastępują setki robotników, wykonywując ich pracę znacznie szybciej i dokładniej. Zasadniczo istnieją dwa typy maszyn. Jeden z nich nosi nazwę betoniarek i służy do pokrywania dróg betonem, drugi natomiast służy do asfaltowania i smołowania. Zależnie od ilości pracy, którą dana maszyna ma wykonać w pewnym określonym czasie, używa się większych lub mniejszych modeli. Specjalnie ciekawe są bardzo praktyczne i lekkie maszyny, używane do asfaltowania już gotowych szos we Francji. Tabor tych maszyn jest tam bardzo liczny, dzięki czemu Francuzi mogą utrzymać swoje drogi w doskonałym stanie.



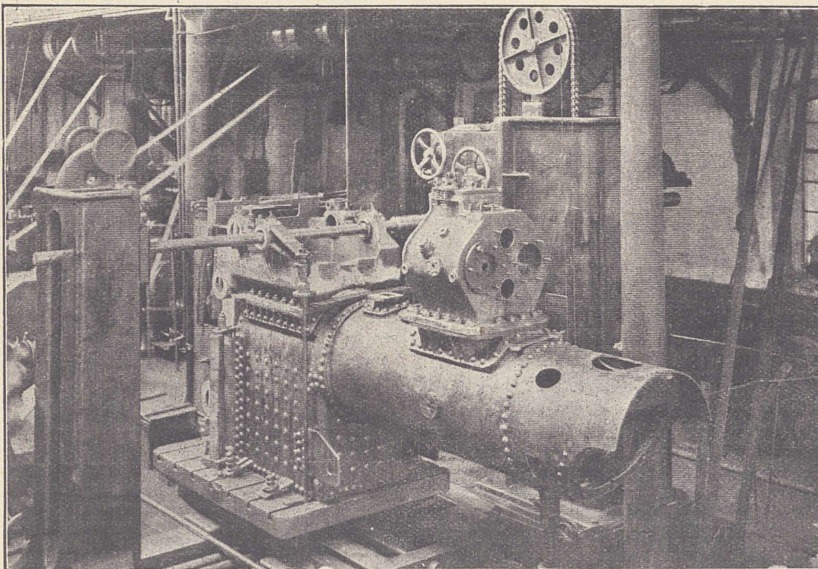
Wielkie koła zębate, służące do napędu walców odlewa się ze specjalnej stali i wykańcza na gryzarkach.

Przy budowie dróg natykamy się czasami na znaczne trudności terenowe w postaci gór. Ponieważ nowoczesne poglądy na dobrą drogę wymagają, aby ta ostatnia była możliwie prosta i nie miała zbyt wielkich spadów, trzeba nieraz uciekać się do robienia wielkich przekopów. Dawniej prace tego rodzaju wykonywano ręcznie przy pomocy łopat, stosując tylko wagonetki na szynach do wywożenia zebranej ziemi. Obecnie, kiedy w każdym prawie kraju pracuje się energicznie nad rozbudową sieci dróg, okazało się znacznie praktyczniejszem zastosowanie do tej pracy specjalnych maszyn, które mechanicznie robią nawet największe przekopy w czasie znacznie krótszym niżby to mogli wykonać najsprawniejsi i najpilniejsi robotnicy.

O ile różne pługi drogowe, walce oraz inne mniejsze maszyny i przyrządy wykonywuje się u nas w kraju, to betoniarki, maszyny do asfaltowania i niektóre duże maszyny do kopania musimy sprowadzać z zagranicy, gdyż przemysł nasz nie jest w stanie ich produkować, z powodu zbyt ograniczonego zapotrzebowania. Trudności fabrykacyjne związane z budową takich maszyn są zupełnie zrozumiałe, jeżeli uwzględnimy, że dla wykonania podobnych prac fabryka musi posiadać cały szereg specjalnych obrabiarek, które potem nie może wykorzystać przy wyrobie innych maszyn. O trudnościach tych przekonaliśmy się naocznie, zwiedzając fabrykę „H. Cegielski", która prócz lokomotyw, wagonów, kotłów i maszyn rolniczych wyrabia też walce drogowe. Okazuje się, że taki, pozornie prosty walec wymaga przy fabrykacji różnych skomplikowanych urządzeń i zanim zostanie wykończony, przechodzi przez cały szereg oddziałów fabryki, gdzie stopniowo wykonywują wszystkie jego części składowe, poczynając od kotła i ciężkich lanych kół a kończąc na precyzyjnym silniku i przekładni.

Zasadniczo cała rzecz polega na tem, że my w Polsce budujemy zbyt mało dróg i dlatego zapotrzebowanie na maszyny drogowe jest u nas nieznaczne. Prócz tego należy zaznaczyć, że wiele naszych instytucyj samorządowych, nie mówiąc już o osobach prywatnych, nie ufa produkcji krajowej i nabywa wszelkie przyrządy i maszyny w wytwórniach zagranicznych. Gdyby ten stosunek czynników powołanych do fabryk krajowych zmienił się, gdyby poza tem zwiększyło się zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, fabryki nasze napewno przystosowałyby się do tego i produkowałyby nietylko drobne przyrządy pomocnicze i walce drogowe, lecz wykonywałyby tak samo z dobrem powodzeniem wszelkie inne maszyny i przeszłyby wkrótce napewno nie tylko na produkcję podług licencyj, lecz i na pracę według własnych wzorów i modeli. Takim sposobem powinny zmienić się zasadniczo warunki produkcji maszyn drogowych u nas w kraju i dzięki zrozumieniu społeczeństwa będziemy mogli uniezależnić jeszcze jedną gałąź naszej produkcji.

(K—a)



Parowy walec w fabryce w czasie wytaczania górnych łożysk.

XXX salon samochodowy w Nowym Jorku

Trzydziesty z rzędu salon samochodowy, odbywający się rok rocznie w Grand Central Palace po tygodniu otwarcia zamknął swoje podwoje 11 stycznia. Jeżeli chodzi o stronę przepychu, łatwego przystępu do wszystkich stoisk, wykresów oraz dekoracyj, to bił on wszystkie dotychczasowe wystawy.



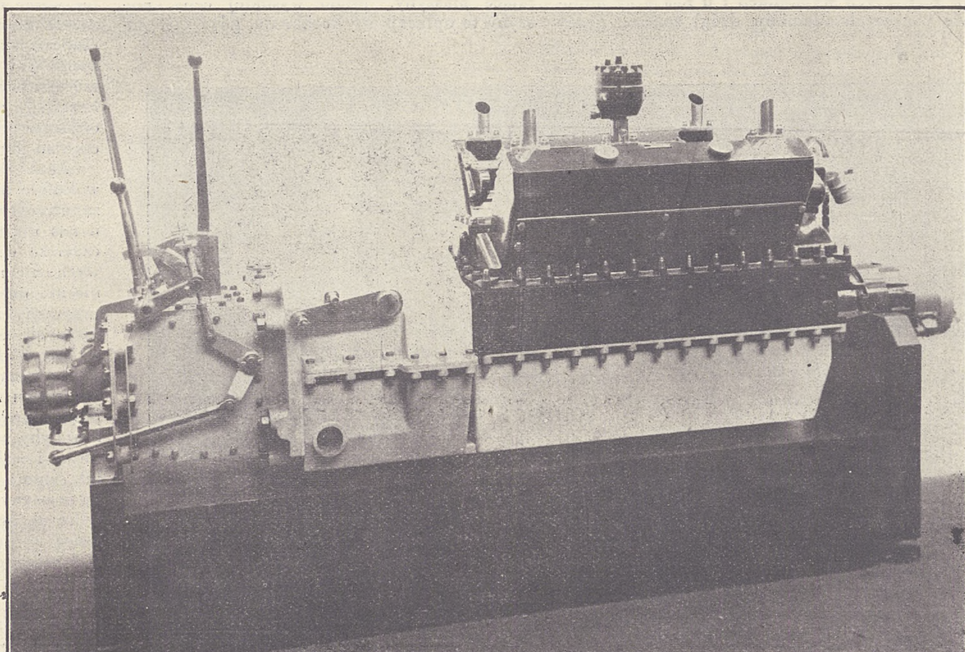
Salon samochodowy w Nowym Jorku, który odbył się w Grand Central Palace od 4 do 11 I. br.

Pod względem konstrukcyjnym wystawa ta nie dała swym widzom prawie nic nowego. Mimo wszystko można było stwierdzić, że konstruktorzy amerykańscy szperają za nowemi rozwiązaniami technicznemi. Z tego, co wystawiono, można było wyciągnąć daleko idący wniosek, że amerykański przemysł samochodowy znajduje się obecnie w okresie przygotowań, w którym dominują konstrukcje już ustalone i które zdały egzamin swej celowości i doskonałości. Konstrukcje te są pierwszemi jaskółkami nowego kierunku zdążającego do dalszej ewolucji. Epokę tę możnaby scharakteryzować jako okres zbiegających się tendencyj. Jednostajny rozwój ostatnich lat obecnie dobiega do kresu i w najbliższych już miesiącach ustąpi miejsca nowym kierunkom i udoskonaleniom technicznym, które w tegorocznym salonie były przedstawione przez kilka firm.

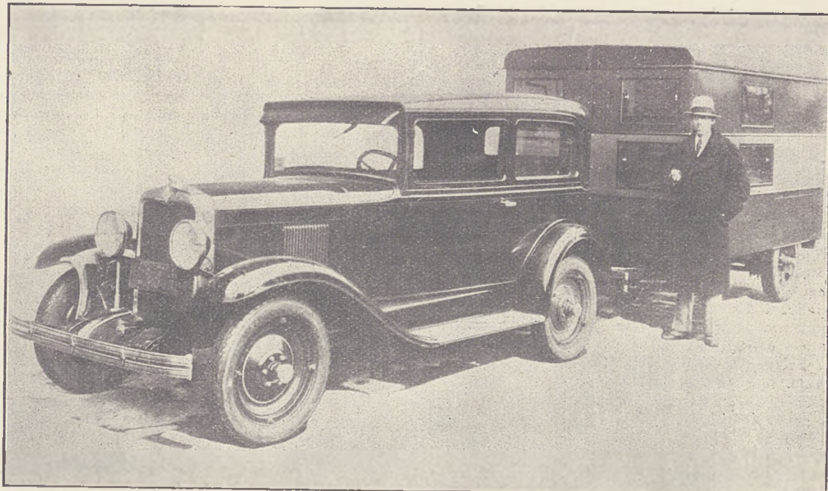
W bieżącym roku przechodzi 14 zakładów przemysłowych z sześcio na ośmiocylindrówki, a 7 zakładów z cztero na sześciocylindrówki. Powoli lecz pewnie, zaczyna się zaprowadzać przekładnia czterobiegowa z cicho pracującym biegiem trzecim, co zresztą staje się zrozumiałe, jeżeli się weźmie pod uwagę klientelę, która żąda pierwszorzędnych wozów turystycznych o idealnym momencie pociągowym i wysokiej zdolności brania pochyłości przy znacznej szybkości maksymalnej na drodze równej. Ciekawe jest również, że sposób dostarczania benzyny przez mamkę do karburatora został zepchnięty przez pompkę benzynową na ostatni plan. Ta nowość techniczna jest w swoim pomyśle dość śmiała. Usuwa ona zupełnie zasadę ssania mieszanki, zastępując ją siłą ciężkości tejże. Karburator przy niektórych silnikach jest umieszczony tak wysoko, że silnik otrzymuje mieszankę przez spad, co oczywiście znacznie ulepsza stopień napełnienia cylindrów i pracę silnika — szczególnie na wysokich obrotach.

Rama podwójnie złamana pod kątem prostym, coraz bardziej zaczyna zdobywać prawa obywatelstwa u wszystkich wozów amerykańskich. Konstrukcja ta umożliwia niskie umiejscowienie punktu ciężkości, przez co utrudnione jest wywracanie się wozu szczególnie na zakrętach, niskie położenie siedzeń, a wóz jako całość ma estetyczniejszy wygląd aniżeli dotychczasowe, do których stosowano ramy proste względnie lekko wygięte. U wozów luksusowych skonstatować było można smarowanie centralne podwozia. Wreszcie będzie na miejscu wspomnieć o zawieszeniu gumowem silnika, a jako ostatnią zdobycz techniczną zawieszenie elastyczne t. zw. „Silentblock“, nadające silnikowi dużą odporność na wstrząsy.

Najciekawszym eksponatem co do konstrukcji był nowy model 16-cylindrowego Cadillac'a, nad którym pracowano przeszło trzy lata i którego szczegóły techniczne są następujące: Pojemność cylindra tego wozu wynosi 7,5 ltr, siła przy 3 400 obrotach 175 KM. Silnik posiada kształt V o kącie 45° z wiszącemi zaworami, regulowanemi jednym tylko wałem rozdzielczym, zaopatrzonym w drążki zaworowe i ramiona przerzutnika. Jest to zupełnie nowa konstrukcja, która umożliwia mechaniczne regulowanie rozszerzalności ciepła. Dwa karburatory dostarczają mieszankę dla wszystkich 16 cylindrów. Zakłady Cadillac wyrabiają tylko podwozie, podczas, gdy karosowaniem tego kolosalnego wozu zajmują się specjalne zakłady karoseryjne. Dalej wzbudził wśród znawców wielkie zainteresowanie silnik dźwigniowy systemu „Powell“, zastosowany w samochodzie „Elcar“. U tego silnika korbowód nie łączy się bezpośrednio z wałem korbowym, lecz zapomocą dźwigni, której punkt obrotu ułożyskowany jest na karterze. Konstrukcja ta umożliwia, że ruch tłoka zostaje podzielony na dwie połowy, tak, że koło zakreślone przez korbę odpowiada połowie skoku, a na wał korbowy przypada podwójny moment obrotu.



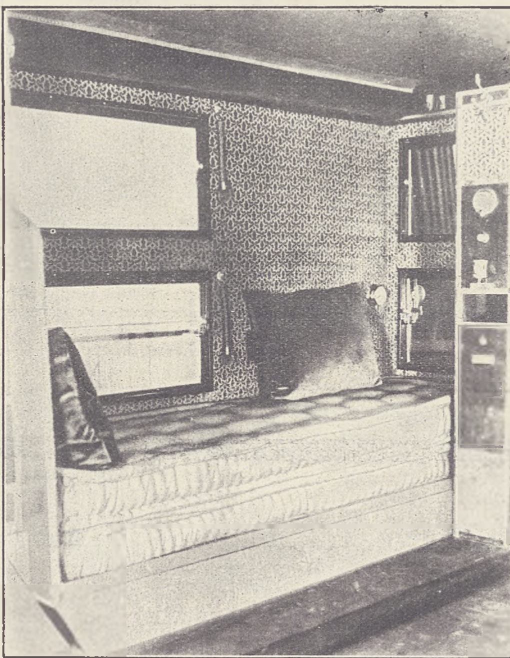
Dwunastocylindrowy silnik marki Voisin o bardzo estetycznej konstrukcji z przekładnią elektryczną o sześciu biegach.



Znaczne odchylenia w typowych linjach amerykańskich karoseryj wykazują tylko wozy z napędem na przednie koła, z których reprezentowane były Auburn-Cord, Ruxton i Gardner. Każda z tych fabryk wystawiła po dwa modele. Chłodnica dziobiasta, która u europejskich wozów zachowała się tylko w nielicznych charakterystycznych kształtach, w Ameryce znowu powoli zaczyna się przyjmować. Również odwietrzniki, u nas proste, zbiegają do siebie u ostatnich modeli amerykańskich pod kątem. Wozy luksusowe, bardzo drogie, prawie wszystkie zaopatrzone są w automatyczne żaluzje do chłodnic, które stanowią integralną część samochodu.

Biorąc teraz pod uwagę kolor wozu, to przedewszystkiem rzucały się w oczy wozy o dwu kolorach. Kolory pstre ustąpiły miejsca przyjemnym dla oka kompozycjom barwnym.

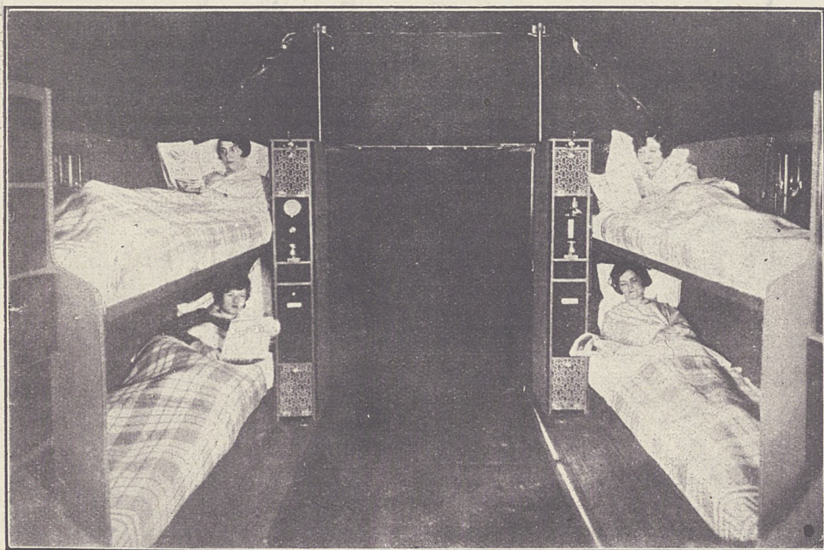
W tegorocznym salonie amerykański przemysł samochodowy reprezentowany był przez 46 fabryk rodzimych i 2 europejskie, t. j. Mercedez-Benz i Voisin. Fabryki te wystawiły po kilka modeli. Ta ostatnia wystawiła ponadto estetyczny w całości dwunastocylindrowy silnik samochodowy z elektryczną przekładnią.



Dalej zdobiły wystawę — bardzo dokładnie i sumiennie opracowane wykresy i statystyki, z których na specjalną uwagę zasługiwała produkcja i eksport samochodów ciężarowych.

Otóż produkcją 805 tysięcy wozów ciężarowych w r. 1929 zdobył amerykański przemysł samochodowy nowy rekord, przewyższający produkcję z roku 1928 (576,551) o okrągłe 40 proc. Do tak znacznego skoku w produkcji samochodów ciężarowych w głównej mierze przyczyniło się zapotrzebowanie — w dodatku z dnia na dzień coraz więcej wzmagające się — zagranicy. Amerykański eksport samochodów ciężarowych podskoczył z liczby 209.560 w roku 1928 na 345 tysięcy w roku 1929, co stanowi przyrost 65 proc. Nic też dziwnego, że amerykańskie samochody ciężarowe, szczególnie jedno do półtoratonowe, które tworzą 75 procent ogólnej produkcji, zaprowadziły się prawie na całym świecie i cieszą się stale wzrastającym popytem. Obok Europy, która jest największym terenem zbytu, zaprowadził się samochód ciężarowy we wszystkich tych krajach, które, uwzględniając ich powierzchnię, posiadają niedostatecznie rozwiniętą sieć kolejową, jak np. Australja, Południowa Ameryka, Chiny, Indje, Południowa Afryka itd. i które to kraje w bieżącym roku prawdopodobnie dokonają dalszych zamówień celem uzupełnienia swych niedostatecznie rozwiniętych sieci kolejowych.

Samochód ciężarowy kursujący na krótkich odcinkach, zdobył sobie szczególnie w okresie powojennym opinję najlepszego środka transportowego. Najlepszym tego dowodem ustawiczny wzrost jego zapotrzebowania, oraz powszechnego użycia mimo nieprzychylnego stosunku ze strony kolei, która widziała w nim stale najgroźniejszego konkurenta, głównie jeśli chodziło o transporty towarów itp. Towarzystwa kolejowe w Stanach Zjednoczonych dysponują obecnie 7 tysiącami samochodów ciężarowych, na których transportują one bagaże i tem podobne przesyłki — oczywiście na małych dystansach — a które pełnią służbę — biegnącą równolegle — ze służbą kolei. Dowiedziono, że transporty samochodowe na krótkich dystansach wielce się opłacają i chronią koleje amerykańskie od wygórowanych strat, które powstawały wskutek fałszywej kalkulacji przy transporcie kolejami. Ponad 10 procent wszystkich transportów towarowych odbywa się na samochodach ciężarowych w odległości do 50 kilometrów.



Poza tem posługują się samochodami ciężarowemi liczne towarzystwa spedytorskie, które posiadają 82 proc. ogólnej liczby tych wozów. Tylko dzięki zrozumieniu, że ciężarówka jest jedynym środkiem przewozowym rentującym się i że przesyłki odbywają się znacznie szybciej niż kolejami, inwentarz się znacznie zmniejsza i dużo się zyska na czasie, zbytecznem będzie dowodzić, że właśnie w tej dziedzinie samochód ciężarowy zajął pierwsze miejsce.

Dokładne dane co do produkcji i eksportu samochodów ciężarowych, osobowych, autobusów, stanu dróg itd. w Stanach Zjednoczonych odkładamy do następnego numeru.

(Od góry:) Komfortowy „sleeping“, który budzi ogólny podziw, został zamówiony przez Comp. Car. Wóz ten doczepia się do silnego samochodu osobowego.

(W środku:) Wnętrze autobusu za dnia. Posiada on wygodne siedzenia, światło elektryczne oraz specjalne aparaty do wentylacji.

(Po lewej:) W nocy zamienia się siedzenia na wygodne łóżka, przyczem każdy przedział posiada ich cztery.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

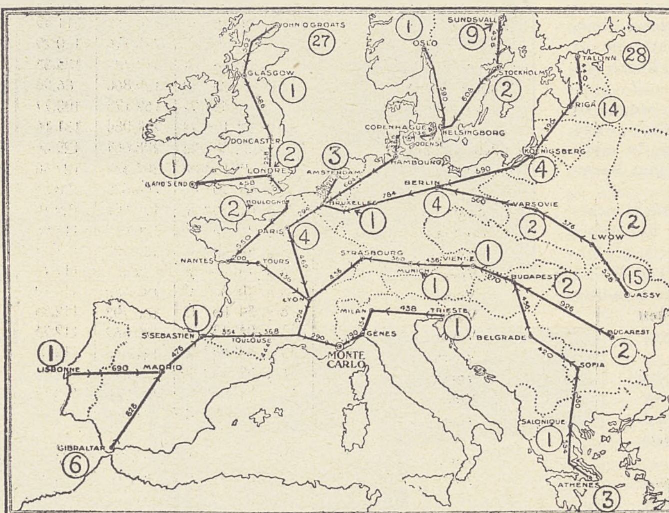
Dziewiąty Międzynarodowy Rajd Gwiaździsty do Monte Carlo, jak wnioskować można z dotychczasowych wyników, odniósł pełny sukces. Z 142 uczestników zapisanych do tej światowej imprezy przybyło w przewidzianym w regulaminie czasie 88. Z poszczególnych punktów startu wyruszyło 115 maszyn; odpadło wskutek przekroczenia przepisów 27, a taka sama ilość wogóle nie stanęła do startu. Ostatni punkt kontrolny, który znajdował się w Monte Carlo na Quai de Plaisance chlubnie świadczył o pracy organizacyjnej komitetu. Urzędowały tam sprawnie cztery komisje, które sprawdzały książeczki kontrolne, maszyny, obliczały szybkość średnią, wogóle wszystko co przewidywał regulamin. Dalej bogato zaopatrzony bufet, przy którym uczestnicy „pożeracze kilometrów" mogli się posilić. Wreszcie umieszczono tablicę orjentacyjną, z której można było odczytać kolejność przybywających, ilość przebytych kilometrów, punkty startu itd.

Jeszcze na kilkanaście minut przed przyjazdem pierwszego uczestnika zebrało się na Quai de Plaisance kilkanaście wybitnych osobistości, między innemi minister Monaca p. Piette, prezesi Automobilklubów Monaca i Nicei p. Noghes i książę Ghika, prezes Sporting-Klubu generał Polovtsoff, przedstawiciele Automobilklubów Francji, Niemiec, Anglji, Włoch, Belgji, Szwajcarji itd., wreszcie liczni przedstawiciele prasy. Jako pierwszy zjawił się u punktu kontrolnego znany w świecie automobilowym kierowca Rudolf Caracciola na Mercedez-Benzie, który wystartował z Tallina i przez całą drogę 3474 klm. jechał na czele swych konkurentów.

Dalej zjawiają się Gutknecht na Simson Supra (start z Tallina), Doerschlag na Mercedez-Benzie, Klinke na N. A. G.-Protos (obaj wystartowali z Rygi), Stuck na Steyerze, pani Bahr na Steyerze (start z Tallina), Mendelsohn na Austro-Daimlerze, Kroes na Steyerze (start z Sundswall), Bernet i Burgaller na Wandererze itd.

Z polskich automobilistów jedynie tylko p. Hinterhoff na Studebakerze przybył do ostatniego punktu kontrolnego w przepisanym czasie. Wyeliminowanych z rajdu zostało 27 uczestników dlatego, że minęli punkty kontrolne w nieprzepisowym czasie. Ponadto jechał poza konkursem Klinke na N. A. G.-Protos, który wystartował z Rygi i przebył całą trasę z średnią szybkością 43,035 klm. na godz., podczas gdy regulamin przewidywał tylko 43 klm.; tych 35 metrów zadecydowało o jego eliminacji.

Z poszczególnych punktów startu przybyło przepisowo do Monte Carlo: 8 z Jassów, Rygi i Sundswallu, 16 z Tallina, po 2 ze Sztokholmu, Budapesztu, Boulogne, Berlina, Królewca, 3 z Paryża i Gibraltaru, 19 z John-O'Groats, po jednym z Aten, Amsterdamu, Glasgowa, San Sebastjanu, Lizbony, Warszawy, Brukseli, Londynu, Monachjum i Bukaresztu. Wśród 142 zapisanych wozów były reprezentowane wszystkie znane marki dziesięciu krajów. Francja wystawiła 37 wozów i 17 marek; Ameryka 31 — marek 16; Anglja 26 — marek 13; Niemcy 21 — marek 12; Włochy 11 wozów 3 marki; Austrja 9 z tych 8 Steyerów; Belgja 2 Minerwy a Czechosłowacja po 2 Pragi i Tatry.



Mapa punktów kontrolnych IX rajdu gwiaździstego do Monte Carlo. Cyfry na rycinie podają ilość konkurentów, którzy stanęli do startu.

Klasyfikacja rajdu narazie jeszcze nieoficjalna, przedstawia się następująco: pierwszy Hector Petit na Licorne 5 KM. (start w Jassach), drugi Berlesco na De Soto, trzeci Blin D'Orimont na Studebakerze, czwarty Sprenger van Eijk na Graham Paige, piąty Binian na Fiacie. Zaznaczyć należy, że tegoroczny zwycięzca p. Petit jest dobrze znany polskim sferom automobilowym startując w ub. r. w Warszawie. Oficjalne wyniki, jak z wyścigu, konkursu elegancji wozów, podamy w nast. numerze.

* * *



Znana angielska kierowczyni Bruce, strojem przypominająca Eskimoskę, wystartowała do Monte Carlo z Sundswall w Laplandji.

Sezon sportowy zagranicą rozpoczyna się w tym roku pod dobremi auspicjami.

Ze względu na wielkie zainteresowanie, jakie wzbudził w ub. roku wyścig o Grand Prix Maroka, impreza ta zostanie w rb. powtórzona i odbędzie się 13 kwietnia. Regulamin przewiduje przebycie 709,5 klm. po drogach bitych w jednym etapie. Dopuszczone zostaną wozy wyścigowe i sportowe, przyczem te ostatnie podzielone zostaną podług litrażu na cztery kategorje. Warunki dla wozów wyścigowych zostały tak ułożone, że prawie wszystkie przybędą równocześnie do finiszu.

* * *

Międzynarodowy Sporting Klub i Automobilklub Monaca zamierzają zorganizować dnia 6 kwietnia totalizatora, w którym to dniu odbędzie się próba szybkości o Grand Prix. O ileby inowacja ta odniosła pożądany skutek, wtedy zaprowadzonoby totka przy wszystkich wyścigach automobilowych, odbywających się we Francji.

* * *

Dowodem ożywienia stosunków sportowych polsko-niemieckich jest fakt, iż na zjazd gwiaździsty do Berlina (21 i 22 bm.) wybiera się 4 motocyklistów łódzkich. Na maszynie B. M. W. jedzie Steinert ze Stolarowem Włodz., na D. K. W. startuje Nestler z żoną, na Harley Davidsonie jedzie Kestenberg ze Starkiem, wreszcie na B. M. W. jedzie Mentzel ze Steinbornem. Jak wiadomo, w roku zeszłym Mentzel zajął na tym zjeździe zaszczytne II. miejsce.

* * *

Do jednych z najbardziej ciekawych zawodów sportowo-lotniczych zaliczyć należy Międzynarodowy rajd awjonetek, odbywający się pod egidą międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I. — Federation aeronautique Internationale). Rajd ten, posiadający jedną z najdłuższych tras podobnych zawodów w Europie — około 7000 klm. — wzbudza w świecie sportowo-lotniczym duże zainteresowanie, co ujawnia się w nadzwyczaj licznych zgłoszeniach. W roku zeszłym zgłoszono 82 awjonetek, w bieżącym zaś spodziewać się należy, iż liczba ta przekroczy 100.

Pierwszy taki rajd zorganizowany był w roku ubiegłym przez Aeroklub Francji. Wobec zwycięstwa, odniesionego w tym rajdzie przez Niemców, organizacją II-go rajdu, który odbędzie się w lipcu rb., zajmuje się Aeroklub Niemiecki. Dotychczas zgłosiły udział w zawodach aerokluby następujących państw: Anglji, Francji, Hiszpanji, Niemiec, Polski i Szwajcarji.

Rajd tegoroczny interesuje nas szczególnie z tego względu, że nietylko po raz pierwszy wystąpią do konkurencji na terenie międzynarodowym awjonetki polskie, lecz również dlatego, że będą to awjonetki wyrobu krajowego.

OFICJALNA LISTA ŚWIATOWYCH REKORDÓW SZYBKOŚCI

do dnia 1 października ub. r.

Dystans lub czas	KIEROWCA	MARKA SAMOCHODU	WYNIK	Średnia szybkość km/godz	Średnia szybkość mil/godz	MIEJSCE WYŚCIGU	DATA
1 Km.	Henryk Segrave	Irving-Napier-Leon-Special	9" 665	372.478	231 44	Daytona Beach. U. S. A.	11/ 3/29
1 Mila	"	Irving-Napier-Leon-Special	15" 56	372.340	231.362	"	"
5 Km.	Malcolm Campbell	Napier-Arrol-Aster	51" 77	347 691	216 04	Verneuk-Pan	26/ 4/29
5 Mil	"	Napier-Arrol-Aster	1' 25" 11	340.359	211.49	"	"
10 Km.	M. Eldridge	Miller	2' 39" 45	225.776	140.29	Montlhery	19/10/26
10 Mil	Leon Duray	Packard-Cable-Special	4' 26" 01	217 791	135.33	"	10/ 8/29
1 Km.	J.-G.-P. Thomas	Thomas-Special	25" 74	139.860	86.90	Brooklands	26/ 5/26
1 Mila	Kaye Don	Sunbeam	35" 72	162.173	100.77	"	1/ 7/29
50 Km	M. Eldridge	Miller	14' 12" 74	211.084	131.16	Montlhery	22/10/26
50 Mil	Breton	Panhard-Levassor	23' 08" 26	208.667	129 66	"	27/ 9/26
100 Km	Marchand	Voisin	29' 13" 08	205.352	127 60	"	13/ 4/27
100 Mil	"	Voisin	46' 40" 41	206.880	128.55	"	"
200 Km.	Kaye Don	Sunbeam	1 g. 01' 39" 86	194.601	129.19	Brooklands	23/ 9/29
200 Mil	"	Sunbeam	1 g. 43' 28" 63	186.619	115.96	"	16/ 4/29
500 Km.	Marchand i Morel	Voisin	2 g. 38' 48" 69	188.903	117.37	Montlhery	12/ 7/27
500 Mil	"	Voisin	4 g. 14' 49" 95	189.451	117.72	"	"
1 000 Km.	"	Voisin	5 g. 20' 53" 33	186 980	116 18	"	"
1 000 Mil	Marchand, Morel i Kiriloff	Voisin	8 g. 54' 05" 11	180.793	112.34	"	26-27/ 9/27
2 000 Km.	"	Voisin	11 g. 04' 13" 26	180.662	112.25	"	"
2 000 Mil	"	Voisin	17 g. 43' 08" 38	181.646	112 87	"	"
3 000 Km.	"	Voisin	16 g. 29' 42" 90	181.870	113 00	"	"
3 000 Mil	"	Voisin	26 g. 31' 00" 52	182.064	113 13	"	"
4 000 Km.	"	Voisin	21 g. 58' 53" 95	181.969	113.07	"	"
4 000 Mil	Marchand, Morel, Kiriloff, de Presalé	Voisin	43 g. 32' 45" 99	147.816	91.85	"	17-20/ 9/29
5 000 Km.	Marchand, Morel i Kiriloff	Voisin	27 g. 30' 39" 85	181.744	112 93	"	26-27/ 9/27
5 000 Mil	Marchand, Morel, Kiriloff, de Presalé	Voisin	54 g. 50' 27" 78	146.728	91.17	"	17-20/ 9/29
10 000 Km.	"	Voisin	67 g. 58' 23" 05	147.117	91 41	"	17-21/ 9/29
10 000 Mil	"	Voisin	116 g. 28' 51" 27	138.161	85.25	"	17-22/ 9/29
15 000 Km.	"	Voisin	105 g. 52' 27" 24	141 677	88.03	"	"
15 000 Mil	"	Voisin	175 g. 26' 09" 60	137 600	85.50	"	17-23/ 9/29
20 000 Km.	"	Voisin	146 g. 03' 08" 92	136.937	85.08	"	"
20 000 Mil	"	Voisin	241 g. 43' 40" 90	133.151	82.73	"	"
25 000 Km.	"	Voisin	181 g. 16' 29" 75	137.912	85.69	"	17-25/ 9/29
25 000 Mil	Stewart, Gleason i Winnai	Studebaker	365 g. 06' 26" 05	110.191	68,47	Atlantic-City	21/7-8/8/28
30 000 Km.	Marchand, Morel, Kiriloff, de Presalé	Voisin	224 g. 39' 58" 78	133.531	82.97	Montlhery	17-25/ 9/29
30 000 Mil	Gulotta, Kreiger i Bergère	Studebaker	438 g. 47' 27" 63	1 0014	68 36	Atlantic-City	21/7-8/8/28
35 00 Km	Stewart, Gleason i Winnai	Studebaker	317 g. 28' 23" 03	110.245	68.50	"	"
40 00 Km	"	Studebaker	363 g. 00' 41" 50	110 189	68.46	"	"
45 000 Km.	"	Studebaker	409 g. 29' 06" 24	109.894	68.28	"	"
1 Godz.	Marchand	Voisin	206 Km. 558	206.558	128 34	Montlhery	27/ 5/27
3 Godz.	Marchand i Morel	Voisin	568 Km. 758	189.586	117.80	"	12/ 7/27
6 Godz.	"	Voisin	1.120 Km. 569	186.761	116.04	"	"
12 Godz.	Marchand, Morel i Kiriloff	Voisin	2 178 Km. 917	181 576	112.82	"	26-27/ 9/27
24 Godz.	"	Voisin	4.383 Km. 851	182.660	113.49	"	"
48 Godz	Marchand, Morel, Kiriloff, de Presalé	Voisin	7.037 Km. 008	146.604	91.09	"	17-19/ 9/29
3 Dni	"	Voisin	10.258 Km 989	142.485	88.53	"	17-20/ 9/29
4 Dni	"	Voisin	13.803 Km 850	143.790	89.34	"	17-21/ 9/29
5 Dni	"	Voisin	16 575 Km. 022	138.125	85.82	"	17-22/ 9 29
6 Dni	"	Voisin	19.698 Km. 721	136 796	85 00	"	17-23/ 9/29
7 Dni	"	Voisin	23.234 Km. 895	138 302	85 93	"	17-24/ 9/29
8 Dni	"	Voisin	25.846 Km. 427	134.616	84 88	"	17-25/ 9/29
9 Dni	"	Voisin	28.794 Km. 058	133 305	82.83	"	17-26/ 9/29
10 Dni	"	Voisin	31.965 Km. 101	133.187	82.75	"	17-27/ 9/29
11 Dni	de Corvaïa, Delgutte, Tchernouski Vasselle	Hotchkiss	28.809 Km. 144	109.125	67.80	"	12-23/ 9/29
12 Dni	"	Hotchkiss	31.177 Km. 832	108.256	67.26	"	12-24/ 9/29
13 Dni	"	Hotchkiss	33.356 Km. 217	106 910	66.43	"	12-25/ 9/29
14 Dni	"	Hotchkiss	35.763 Km. 771	106.439	66 13	"	12-26/ 9/29
15 Dni	"	Hotchkiss	38 375 Km. 328	106.598	66.23	"	12-27/ 9 29
16 Dni	"	Hotchkiss	40.726 Km. 066	106.057	65.90	"	12-28/ 9/29

Uwaga: Sześć pierwszych wyścigów ze startem z rozbiegu, reszta ze startem z miejsca.

Termin zawodów projektowany jest w dniach od 13 do 30 lipca br. Trasa rajdu jak również szczegółowe warunki nie zostały jeszcze ostatecznie ustalone. Poniżej podajemy ważniejsze przepisy z regulaminu, zaprojektowanego przez Aeroklub Niemiecki:

Do zawodów dopuszczone będą awjonetki pierwszej i drugiej kategorji według klasyfikacji F. A. I. (najmniej dwumiejscowe o ciężarze własnym do 400 kg., w I kat. i do 280 kg. w II kat.).

Przy klasyfikacji ostatecznych wyników brana będzie pod uwagę ogólna ilość punktów zdobytych w poszczególnych konkurencjach, a mianowicie: a) za regularność w locie maks. 75 pkt. (w r. z. 35), b) za szybkość w locie maks. 195 pkt. (w r. z. 70), c) za zalety praktyczne maks. 140 pkt. (w r. z. 40), d) za start i lądowanie maks. 60 pkt. (w r. z. —), e) za zużycie paliwa maks. 30 pkt. (w r. z. 20), ogółem maks. 500 pkt. (w r. z. 165).

Lot okrężny odbędzie się na trasie około 7000 klm. Start i finish lotu w Berlinie, a po drodze „stop" w 23 miastach, m. in. w Krakowie, Warszawie i Gdańsku. Próby techniczne odbędą się po locie, zamiast — jak w roku zeszłym — przed lotem, przyczem do prób tych dopuszczone będą tylko te awjonetki, które ukończą rajd.

* * *

Wyścigi samochodowe „Targa Florio" odbędą się w rb. dnia 4 maja po raz 21-szy. Znany ten, trudny tor sycylijski, liczący 108 klm. o tysiącach trudnych zakrętów i wiraży, wymaga od kierowcy niezwykłego opanowania maszyny. Trasę tę trzeba przebyć pięciokrotnie, czyli razem 540 klm. 250 000 lirów przypada dla rozdania zwycięzcom.

Ludwik Bleriot wyznaczył nagrodę w postaci dzieła sztuki, wartości 100.000 fr. dla konstruktora lub pilota, który pierwszy osiągnie na samolocie szybkość 1.000 klm. na godzinę.

Taka szybkość będzie zapewne z czasem osiągnięta wobec istnienia już rekordu 575,7 klm. na godz., zdobytego niedawno przez Orlebara w zawodach o puhar Schneidera. Kilkanaście lat temu szybkość taka wydawała się niejednemu równie problematyczną, jak dziś szybkość 1.000 klm. na godz.

Regulamin tej nagrody jest obecnie w opracowaniu w Aeroklubie Francji. Dopuszczone będzie lądowanie spadochronowe, wobec tego, że maszyna pędząca z szybkością 1.000 klm., nie będzie zapewne w stanie lądować samodzielnie.

* * *

Dnia 22 grudnia przybył do Warszawy na motocyklu Harley-Davidson (typ 1928 r. z przyczepką) inż. Stanisław Massalski, który 10 grudnia wyjechał z Teheranu udając się do Polski.

Inż. Massalski po dwuletnim pobycie w mieście Ahwaz w Persji, jako kierownik prac kanalizacyjnych firmy Ulen Comp. postanowił wrócić do kraju, obierając marszrutę przez Południową Persję, Irak i Syrję, następnie morzem z Beirutu do Triestu, skąd znowu na motocyklu do Warszawy.

Przed wyjazdem inż. Massalski ze względu na ciągłe zamieszki w Iraku i Syrji uzyskał glejty od poselstwa angielskiego i francuskiego w Teheranie. Dwukrotnie w czasie swej podróży inż. Massalski musiał prosić władze o udzielenie mu eskorty zbrojnej, ponieważ wyruszenie samopas groziło utratą życia.

Do Bejrutu (2 430 klm) dzielny podróżnik jechał następującą trasą: Kaszmir — Hamadan — Kanekin — Bagdad — Mossul — Derzorn — Allepe — Bejrut. Przestrzeń Bagdad — Berzorn przebył inż. Massalski jadąc po zupełnych bezdrożach. Następnie podróżnik zamierzał udać się do Konstantynopola, ale silne śniegi udaremniły zamiar. Wobec tego po przebyciu dystansu Bejrut — Triest statkiem, w ciągu ośmiu dni dotarł inż. Massalski do Warszawy, pokrywając w tym etapie 2.470 klm.



Młoda Turczynka p. Muammer zdała w ostatnich dniach egzamin szoferski. Obecnie prowadzi ona dorożkę samochodową w Konstantynopolu.



Lekarzom w Berlinie wolno umieszczać na przednim lewym błotniku lampę z czerwonym krzyżem na zielonem tle i oświetlić ją, z chwilą, gdy wykonuje praktykę na mieście.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

PRUSZCZ. (Zderzenie pociągu z samochodem.) Na skrzyżowaniu toru kolejowego w Pruszczu pod Świeciem na linji Bydgoszcz — Gdańsk wydarzyła się ciężka katastrofa samochodowa. W chwili, gdy lekarz dr. Studziński z Wałdowa wraz z małżonką przejeżdżali samochodem przez tor, nadjechał pociąg towarowy, który uchwycił samochód, wyrzucając pasażerów. Jadący odnieśli ciężkie pokaleczenia m. in. złamanie nóg i zgniecenie klatki piersiowej. Katastrofa powstała wskutek tego, że barjera w chwili katastrofy nie była zamknięta.

SWARZĘDZ. (Zderzenie autobusu z ciężarówką wojskową.) Na szosie, wiodącej z Poznania do Swarzędza, niedaleko strzelnicy wojskowej, wydarzyła się katastrofa autobusowa.

Zdążający do Poznania autobus, którym jechało 5 pasażerów, zderzył się z wojskowym automobilem ciężarowym. Siła zderzenia była tak wielka, że autobus odbił się i uderzył o przydrożne drzewo, przyczem uległ on zupełnemu zniszczeniu, a pasażerowie wylecieli na pobliskie pole, odnosząc obrażenia.

MIKOŁAJÓW. (Samochód rozbił się o drzewo.) Samochód p. Strachockiego ze Stryja, w pobliżu Mikołajewa, wskutek pęknięcia kierownicy najechał na drzewo. Pasażerka, p. Makarewiczowa ze Stryja, na szczęście, doznała tylko lekkich obrażeń, szofer wyszedł z opresji z rozciętą wargą. Samochód poważnie uszkodzony.

NICEA. (Wypadek tragiczny na wyścigach motocyklowych.) Na zawodach motocyklowych koło Nicei wydarzył się tragiczny wypadek.

Przyczepka motocyklu, którym kierował zawodnik Valette, oderwała się na skręcie i uderzyła z całej siły o dwa maszty telegraficzne, o które się zdruzgotała. Siedząca w niej osoba poniosła śmierć na miejscu, zawodnik natomiast odniósł tylko lekkie obrażenia.

JAWORZNO. (Zderzenie autobusu z samochodem ciężarowym.) Na szosie między Jaworznem a Dąbrową Górniczą, samochód ciężarowy Stanisława Winczarka z Sosnowca, wskutek szybkiej i nieostrożnej jazdy, zderzył się z autobusem Samuela Timberga. Wskutek zderzenia samochód ciężarowy runął do głębokiego rowu i został zupełnie rozbity. W autobusie natomiast wybite zostały trzy szyby, nadto uszkodzone zostały wachlarze i oś. Na szczęście ofiar wśród pasażerów, którzy jechali autobusem, nie było.

Z WARSZAWY

Prawa jazdy

Komisarjat Rządu m. st. Warszawy wydał w grudniu 446 praw jazdy (z tego 3 kobietom). W tej liczbie 423 na samochody, z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 5 na wszystkie samochody, 12 na samochody i motocykle, z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 6 na same motocykle.

Do 1 lutego r. b. Komisarjat Rządu wydał ogółem 22 249 praw jazdy.

Dorożki samochodowe

Wydział przemysłowy magistratu zarejestrował w styczniu 23 dorożki samochodowe (w grudniu 76). W tym samym czasie zlikwidowano 11.

Na dzień 1 lutego czynnych było w Warszawie 2 459 dorożek.

Autobusy

Do magistratu m. stoł. Warszawy wpłynęła oferta francuskiego konsorcjum, gotowego udzielić kredytu na rozszerzenie komunikacji autobusowej w Warszawie, w wysokości około 5 miljonów dolarów.

Uchwały właścicieli autobusów

W Warszawie odbył się przy udziale około 100 delegatów przedsiębiorców autobusowych województw warszawskiego, łódzkiego i białostockiego walny zjazd, poświęcony omówieniu spraw komunikacji autobusowej.

Zjazd wypowiedział się za zasadą koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, jednak

przeciwko udzielaniu pierwszeństwa instytucjom samorządowym, przeciwko tworzeniu własnych przedsiębiorstw autobusowych przez ministerstwa poczt i komunikacji. W sprawie konkurencji zjazd postanowił upoważnić zarząd do opracowania umów, któreby drobne dotychczas przedsiębiorstwa, dysponujące najczęściej 1 autobusem, łączyły w większe jednostki. Zjazd zaprotestował przeciwko zbyt surowemu wymiarowi kar.

Z KRAJU

Linje autobusowe Ministerstwa Poczt i Telegrafów

Ministerstwo Poczt i Telegrafów prowadzi we własnym zakresie trzy linje autobusowe pasażersko-pocztowe: Lublin — Puławy — Kazimierz, Równe — Korzec (granice z Sowietami), oraz Stary Sącz — Szczawnica. Linje te rozporządzają 9 staremi Ursusami i Fordami, które dobrze zdają egzamin ze swej sprawności. Każda z tych linij ma około 65 klm. długości. Jak nas zapewniono, wyniki finansowe eksploatacji tych linij mają przedstawiać się dobrze.

Trzeba przyznać, że np. linja Równe — Korzec jest zorganizowana bardzo celowo. Eksploatacja jej jest uzgodniona z ruchem kolejowym tak, że z kolei można odrazu przesiąść się do autobusu. a list z granicy do Warszawy trafia w ciągu 24 godzin.

Badania psychotechniczne szoferów

Związek Zawodowy Automobilistów R. P. podjął w całym kraju zabiegi w sprawie badań psychotechnicznych, którym podlegają kierowcy. W wielu miastach odbyły się wiece, na których wypowiedziano się za stosowaniem badań psychotechnicznych wyłącznie do kandydatów na szoferów.

Nowa fabryka montażowa w Polsce

Dnia 31 stycznia 1930 r. powrócił z Paryża p. Witold L. Pawłowski z ostatecznie zatwierdzonym projektem budowy nowej fabryki montażowej w Polsce. Po dokładnej analizie polskiego rynku samochodowego Zarząd (General Motors Export Division) uznał za celowe wzmocnienie organizacji wewnętrznej placówki polskiej i w związku z tem przeprowadził pewne zmiany personalne. Najważniejszą zmianą jest nominacja p. Jerzego Wolfa naczelnym dyrektorem General Motors w Polsce. P. Witold L. Pawłowski, dotychczasowy dyrektor naczelny pozostaje w Polsce w charakterze zastępcy dyrektora naczelnego. Doświadczenie p. Wolfa, który zajmował dotychczas stanowisko naczelnego dyrektora w jednej z największych fabryk montażowych koncernu General Motors w Argentynie, produkującej przeszło 20.000 wozów rocznie, będzie ważnym czynnikiem w rozwoju placówki polskiej.

Już kradną u nas... autobusy

We wtorek b. tyg. skradziono w Inowrocławiu z domu firmy Lewandowski autobus, własność Bolesława Osmańskiego.

Złodzieje najbezczelniej wsiedli do autobusu i wśród licznych świadków, nie przypuszczających że to są złodzieje, odjechali w kierunku Bydgoszczy.

Komunikacja zimowa w Zakopanem

Wobec tego, że bezpośrednie pociągi pośpieszne z Warszawy do Zakopanego kursują codziennie wyłącznie w sezonie letnim, a zimą tylko raz w tygodniu (piątek 20.45) staje się aktualną sprawa komunikacji autobusowej między stolicą a uzdrowiskami na Podkarpaciu.

Ostatni odcinek między Krakowem a Zakopanem obsługiwany jest przez kilka linij autobusowych zupełnie dobrze. Zwłaszcza podczas tegorocznej bezśnieżnej zimy przejazdy odbywają się punktualnie i trwają na tym dystansie znacznie krócej, niż podróż koleją.

Obecnie wyłania się potrzeba autobusowego połączenia bezpośredniego między Warszawą i Krakowem. Istniejące linje, obsługiwane przez duże i wygodne wozy, krążą na przestrzeni Warszawa — Radom, bądź Warszawa — Kielce, oraz na dystansach Radom — Kraków, lub Kielce — Kraków. Tym sposobem podróżni musieliby się przesiadać do Zakopanego dwa lub nawet trzy razy.

Dopiero wprowadzenie uzgodnionych połączeń zamierzonej linji Warszawa — Kraków i Kraków — Zakopane, rozwiązałoby te kwestje należycie. Przyjemna i szybsza niż koleją podróż z Warszawy do Krakowa trwałaby wobec znacznie poprawionej na tym dystansie szosy około 6 do 6 i pół godziny, na dystansie Kraków — Zakopane około 3—3 i pół. Razem nie więcej niż 9 i pół do 10 i pół godzin. Koleją natomiast (pociągiem pośpiesznym) droga ta trwa ponad dwanaście godzin.

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13 liczne głosy. M. in. cytujemy list pana P. W. z Leszna Wlkp., z datą 29 stycznia.

Śledząc rozwój Ich wydawnictwa począwszy już od pierwszego numeru, spieszę, nawiązując do komunikatu umieszczonego w numerze 17, aby złożyć „Samochodowi" swe szczere uznanie oraz wyrazy podziwu, że w tak stosunkowo krótkim czasie podnieśliście Panowie wydawnictwo swe do poziomu równego i w niczem nie ustępującego najlepszym nawet zagranicznym czasopismom.

Będąc nietylko automobilistą, ale i prawnikiem, cenię przedewszystkiem dział „Prawo i Sąd", w którym Panowie rzeczowo i w sposób ogólnie zrozumiały poruszacie najrozmaitsze kwestje prawne, przyczyniając się tem samem do wyjaśnienia naszego niejednolitego i częstokroć bardzo niezrozumiałego ustawodawstwa dotyczącego automobilizmu.

Mogę Panów zapewnić, że nie tylko ja, ale i szereg kolegów niejednokrotnie czerpali my z uwag „Samochodu", zwłaszcza, gdy chodziło o stosowanie przepisu prawnego nie tylko z punktu widzenia sędziego, ale i automobilisty.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Koleje i autobusy w Polsce

Na posiedzeniu Sejmu w dniu 16 stycznia rb., podczas rozpraw nad budżetem Ministerstwa Komunikacji, p. minister komunikacji, inż. Alfons Kuehn, przemawiając, oświadczył, że wskutek rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce, autobusy zabierają kolejom rocznie 20—25 miljonów złotych dochodów.

Czyż wobec tak znacznej roli komunikacji autobusowej w Polsce — dodajmy od siebie — nie czas jest na kompletne uporządkowanie tej komunikacji, zamiast łatania jej braków zarządzeniami dorywczemi?

Z ZAGRANICY

Salon samochodowy w Genewie

Tegoroczny salon samochodowy odbędzie się od 21 do 30 marca. W sekcji wozów turystycznych reprezentowanych będzie 29 amerykańskich, 19 francuskich, 7 niemieckich, 6 włoskich, 5 angielskich, 1 austrjacki i 1 szwajcarski. Dalej reprezentowanych będzie 7 zakładów wyrabiających karoserje oraz 41 fabryk motocyklowych.

Salon samochodowy w Paryżu

Według wiadomości z Paryża postanowił Komitet Organizacyjny wystaw samochodowych znieść zupełnie w bieżącym roku wystawę samochodów przemysłowych. Według tej uchwały odbędą się w bieżącym roku dwie wystawy, a mianowicie wystawa samochodów turystycznych i motocykli. Stały Międzynarodowy Komitet Samochodowy zbiera się 5 lutego na posiedzenie, gdzie rozpatrywane będą wystawy samochodowe we Francji, Anglji, Belgji i Niemczech, które według złożonych już projektów mają się odbywać co dwa lata.

Dorożki samochodowe bez napiwków

W Londynie uruchomiono w ostatnim czasie kilka dorożek samochodowych, których kierowcom nie wolno przyjmować napiwków. Dorożki te są oznaczone specjalnemi znakami, komfortowo urządzone, a na czas zimy ogrzewane. Inowacja ta ma na celu podniesienie codziennych wpływów, w których jednocześnie uczestniczyć będzie — poza towarzystwem eksploatującem te dorożki — również i szoferzy.

Czechosłowackie prawo samochodowe

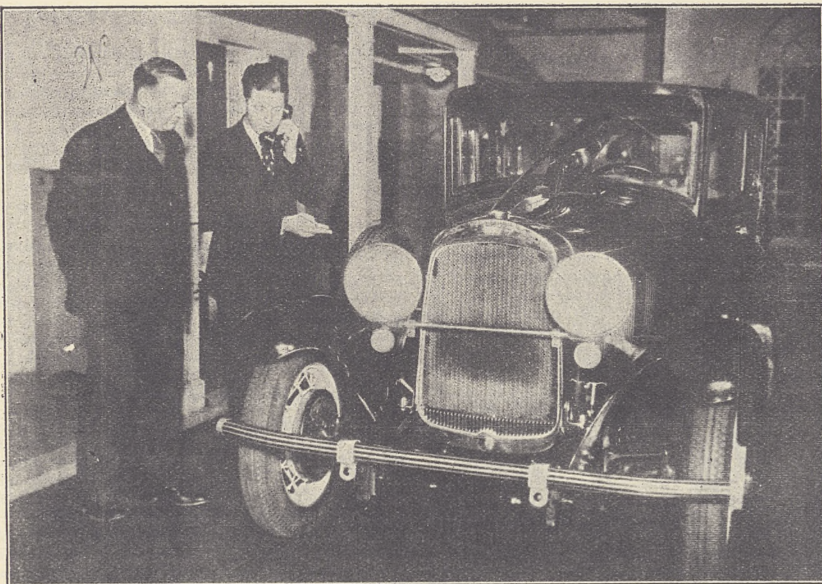
Ogłoszenie nowego prawa samochodowego, które miało się ukazać w bieżącym roku, zostało na czas nieokreślony odłożone. Przyczyną tego jest uzgodnienie prawa samochodowego z pewnemi ustępami kodeksu cywilnego.

Stowarzyszenie przechodniów

Lord Robert Cecil otworzył w tych dniach pierwsze posiedzenie Towarzystwa Przechodniów Wielkiej Brytanji i Irlandji. Do komitetu honorowego tego stowarzyszenia należą ludzie, którzy nie posiadają samochodu, mimo, że mogliby sobie na kupno tegoż pozwolić.



W ślad za Londynem buduje Paryż w swych ślepych uliczkach obrotnice, celem umożliwienia samochodom nawracanie.



Kierowanie samochodem na odległość przy pomocy promienia świetlnego. Inż. Maxwell zademonstrował w Nowym Jorku przed przedstawicielami urzędu ruchu, działanie nowego przyrządu, przy pomocy którego kierował on na odległość samochodem bez pasażerów i szofera.

Bank samochodowy w Czechosłowacji

Dwie znane firmy samochodowe przystąpiły do otwarcia w Pradze banku samochodowego, którego celem ma być finansowanie sprzedaży. Początkowo będzie finansowany zbyt stu wozów rocznie, a dalej eksport na kredyt.

Samochody i drogi

Na każdą milę wzorowych dróg przypada w Stanach Zjednoczonych 160 samochodów, w Europie 6,5, w Afryce 16, w Azji 3,8, w Oceanji 8,6.

Samochody dla duszpasterzy

Biskup Dijonu ks. Petit de Juleville zainicjował zbiórkę wśród wiernych na zakup samochodów dla tych proboszczów, którym podlega kilka parafij. Z chwilą zebrania sumy 15 tysięcy franków zostanie pierwszy samochód oddany proboszczowi, którego pieczy duszpasterskiej podlega znajwiększe co do rozmiarów probostwo.

Środek na złodzieji wozów

Policja londyńska wypróbowuje obecnie wynalazek pewnego angielskiego inżyniera. Policjanci zaopatrzeni będą w bomby wielkości jaja, które z chwilą uderzenia o karoserję pękają i pozostawiają zmywalną jasną plamę. Jeżeli tedy policjant chce oznaczyć skradzione auto, którego nie może zatrzymać, wówczas rzuca taką bombę, która pękając, bryzga karoserję i ułatwia innym rozpoznanie skradzionego samochodu.

Ameryka przeciw podwyżce ceł samochodowych

Na skutek interwencji amerykańskich fabrykantów samochodów, prezydent Hoover polecił ambasadorom Stanów Zjednoczonych w Berlinie oraz w Paryżu, aby do rządu niemieckiego względnie francuskiego, wnieśli protest przeciwko podwyższeniu ceł na samochody pochodzenia amerykańskiego.

Z przemysłu samochodowego

Przedstawiciele amerykańskich fabryk samochodów protestują za pośrednictwem ambasadora amerykańskiego w Paryżu przeciw projektowanemu podwyższeniu ceł na automobile.

Wielkie fabryki automobilowe amerykańskie, posiadające własne montownie we Francji, płacąc dotychczas znacznie mniejsze cło od części automobilowych, aniżeli od gotowych automobili i składając z nich automobile we Francji, narażały skarb francuski na poważne straty, dając równocześnie produkt gorszy, bo składany przy pomocy gorszych środków technicznych.

Wobec takiego stanu rzeczy władze francuskie projektują rozciągnięcie stawek celnych w równej wysokości i na części automobilowe.

Bankructwo fabryki automobilowej w Ameryce

Znana amerykańska fabryka automobili, Stutz Motor Car Corp. w Indianopolis ogłosiła upadłość.

Są to pierwsze skutki groźnego kryzysu giełdowego w Ameryce. Fabryki amerykańskie w pogoni za rekordowemi cyframi produkcji, zaniedbując rozwój i ulepszenia techniczne, stanęły wobec faktu, że znaczna część tej produkcji nie znajduje odbiorców. Skutki tego zaczynają być widoczne. Trzymają się jeszcze wielkie koncerny, zasobne finansowo lub zależne od banków. Firmy mniejsze zaczynają ograniczać produkcje lub ulegają w walce.

Salon samochodowy w Medjolanie

Salon ten, który w ub. roku odbył się w Rzymie, tego roku przeniesiony zostanie do Pałacu Sportowego w Medjolanie. Wystawa potrwa od 12 do 27 kwietnia i podzielona będzie na sekcje: samochodów turystycznych, karoseryj, wozów przemysłowych i dorożek samochodowych oraz akcesoryj. Udział w tym Salonie weźmie cały przemysł samochodowy Italji.

Zakazane kolory wozów

W Chinach ze względów religijnych nie wolno mieć samochodów o kolorze czerwonym. W Hiszpanji znowu zakazany jest kolor niebieski, który zarezerwowany został wyłącznie dla rodziny królewskiej.

52-godzinny lot sterowca „R 100".

Sterowiec „R 100" powrócił onegdaj o godzinie 2-ej popołudniu do Cardington z rajdu, który trwał 52 godziny. Komendant sterowca mjr. Scott oświadczył, że sterowiec leciał z szybkością około 100 klm na godzinę i przebył drogę, równą lotowi z Anglji do Egiptu. W podróży tej sterowiec zużył 15 ton paliwa, a pozostało mu 7½ ton, wystarczających do dalszego nieprzerwanego lotu w ciągu całej doby. Sterowiec szybował ponad chmurami podczas prawie całej podróży, wskutek czego ze sterowca tylko czasem widziano ląd. Cały dzień lotu odbywał się wśród mgły, tak gęstej, że Londyn zaledwie był widoczny. Podczas lotu porozumiewano się cały czas z Londynem i Cardington przez radjo.

„Awiomatki"

Przy okazji dyskusji anglo-amerykańskiej na temat, kto jest lepiej uzbrojony na morzu, wyszło na jaw, że „awiomatki" amerykańskie (wielkie okręty z lotniskiem na pokładzie i obszernemi hangarami i warsztatami w środku) zabierają z sobą na morze: „Lekington" i „Saratoga" po 78, a „Langley" — 55 maszyn lotniczych.

Są to więc istne pływające porty lotnicze.

Rozłam wśród zawodowych automobilistów

Zajścia na ostatniem walnem zebraniu Związku Zawodowych Automobilistów odbiły się głośnem echem w społeczeństwie i wywołały w niem przykre zdziwienie. Społeczeństwu bowiem trudno zrozumieć, dlaczego lokalny oddział poznański automobilistów za wszelką cenę **musi** należeć do Międzynarodowego Związku Transportowców, którego tendencje są chyba aż nadto znane, i z jakiego to powodu obrona interesów zawodowych „per fas et nefas" ma być uzależniona od ugrupowania międzynarodowego, które obejmuje zawody tak niesłychanie różne od zainteresowań zawodowego automobilisty?

Oto przebieg zebrania:

Obrady zagaił o godzinie 10,30 przy udziale około 150 członków prezes p. Goebel. Po odczytaniu protokółu wybrano prezydjum zebrania do którego weszli jako przewodniczący p. Łachajczyk, jako asesorzy pp. Krzekotowski i Mańczak, do pióra powołano p. Kurka. Po obszernych aż za szczegółowych, sprawozdaniach członków zarządu i udzieleniu absolutorjum ustępującemu Zarządowi, przystąpiono do najważniejszego punktu obrad t. j. do sprawy przystąpienia do Międzynarodowego Związku Transportowców. W sprawie tej przemawiał członek Zarządu Głównego z Warszawy, p. Rodgens, zachwalając „wielkie korzyści" wynikające z przystąpienia do tegoż „wielkiego międzynarodowego Związku" nie zapominając również grozić poznańskim szoferom skutkami, gdyby do Związku nie przystąpili. Po nader ożywionej i chwilami bardzo gorącej dyskusji przystąpiono do imiennego głosowania. Za przystąpieniem do międzynarodówki głosowało 67, przeciw 40 — nieważnych głosów było 2 a wstrzymało się od głosowania 32. Po ogłoszeniu wyniku, zarządzono na skutek wynikłego hałasu, przerwę podczas której zebrani rozdzielili się na dwa obozy z których każdy obradował oddzielnie. Do Zarządu Związku, który przystąpił do międzynarodówki weszli p. Goebel, werkmistrz warsztatów 7. dyonu sam. i Kowalski st. monter Firmy Brzeski-Auto. Do Zarządu drugiego odłamu, który dla odróżnienia nazwał się Chrześc. Związkiem Zaw. Automob. wybrano pp. Czyża, Mańczaka, Kaczmarka, Lewandowskiego, Piekarka, Smula i Obecnego.

Wstrzymało się od głosowania 32. Razem z nimi byłaby większość przeciw przystąpieniu w liczbie 72 osób. Kto zna mechanizm zebrań, w których chodzi o opanowanie stowarzyszenia, wie w jaki sposób osiąga się taką cyfrę wstrzymujących się od głosowania.

Ostatecznie jednak rozłam nastąpił. Komu na dobre? Chyba tylko centrali amsterdamskiej. Automobilizm, który jako zawód nowy tworzy sobie dopiero warunki bytu, napewno na tem dobrze nie wyjdzie. Mimo, że przecież w państwie naszem każdy ma konstytucyjnie zagwarantowane prawo koalicji, trzeba ubolewać nad tem, co stało się w dniu 26. I. b. r. Przy odpowiedniej rozwadze inicjatorzy powinni byli rozumieć, że w interesie zawodu należy skupiać, a nie dzielić, a to wymaga liczenia się z zasadniczemi skrupułami choćby tylko części członków. A co dopiero, jeżeli to znaczna większość, której sumienie nie pozwala na pójście pod komendę sztabu, który transportowcom zakazał wyładowywania amunicji podczas wojny z bolszewikami, gdy czerwona fala zalewała już prawie naszą stolicę. Jeżeli dla tej większości poziom społeczny zawodu łączy się z poszanowaniem i umiłowaniem zasad chrześcijańskich, które z tamtej strony prowokowano w sposób aż dziecinny?

Trzeba jednak przyznać, że „zamach stanu" przygotowywany był na bardzo daleką metę i z niesłychaną wprawą. Jak słychać, środki finansowe związku już przed kilkoma miesiącami poprzepisywano na nazwiska poszczególnych członków zarządu (prawda, że do wspólnej dyspozycji) aby zabezpieczyć je przed rozłamem. Tłumaczono się — słuchajcie: — Jeżeli będzie u nas faszyzm, to wszystkie pieniądze związków zawodowych będą skonfiskowane. Nie należy czytać „Samochodu", lecz pismo ITF, bo „Samochód" nie interesuje się Związkiem i nie umieszcza komunikatów. A tymczasem komunikaty nadsyłało się konsekwentnie po zamknięciu numeru. I tak dalej i jeszcze dalej.

Czy pracownicy ci sądzą, że przy bliskich stosunkach osobistych, jakie łączą z natury rzeczy w tym zawodzie pracodawcę i pracobiorcę, przyjemniej będzie pracodawcy mieć u siebie członka międzynarodówki, niż członka związku poznańskiego?

Zebranie konstytucyjne Chrześcijańskiego Związku Zawodowych Automobilistów

Dnia 1 lutego odbyło się na sali p. Kaspeckowej zebranie Chrześcijańskiego Związku Zawodowych Automobilistów — odłamu Polskiego Związku Zawodowych Automobilistów, który nie chciał przystąpić do Międzynarodowego Związku Transportowców. Zebranie to zagaił prezes p. Czyż, podając do wiadomości, że wszyscy obecni na zebraniu mają prawo głosu. Jako pierwszy przemawiał p. poseł Czyżewski, który mówił o działalności chrześcijańskich związków, nawiązując swoje przemówienie do Związku Automobilistów. Z kolei przemawiał p. dr. Niesiołkowski na temat ulotki, która, jak wiadomo, nie wyjaśniała wytworzonej sytuacji i nic nie mówiła o usunięciu ze sztandaru Związku św. Krzysztofa i zastąpieniu go Leninem lub Liebknechtem. Wypuszczona ulotka również nie wyjaśniała z jakich powodów oddział poznański miałby przystąpić do Związku Transportowców. Dalej przemawiali liczni mówcy, przyczem zaznaczyć wypada, że żaden z obecnych na sali członków Związku Zawodowych Automobilistów nie zabierał głosu. Pod koniec uchwalono następującą rezolucję:

Zebrani w dniu 1 lutego r. b. członkowie Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów po wysłuchaniu referatów uchwalają:

1) Wzywamy wszystkich pozostałych członków Związku Zawodowego Automobilistów, aby gremjalnie przystąpili do nowoutworzonego Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu.

2) Wzywamy Zarząd, aby zwołał w najbliższym czasie walne zgromadzenie celem uchwalenie statutu i regulaminu.

3) Potępiamy metodę pracy Związku Klasowego, która szkodzi interesom państwa i interesom zawodowych automobilistów.

Entuzjastyczny nastrój zebrania wyraził się w różnych żywiołowych okrzykach. Pod koniec przemawiał członek honorowy związku, p. Jan Swinarski, wyrażając swe zadowolenie, że może być obecny na zebraniu, na którym obecnie są członkowie tego samego przekonania co on, przyczem apelował, aby Związek przy każdej uroczystości narodowej i związkowej występował ze sztandarem, na którym mieści się obraz św. Krzysztofa, patrona automobilistów. Na zakończenie wszyscy obecni zaśpiewali „Boże coś Polskę".

Chrześcijański Związek apeluje do wszystkich automobilistów, którzy trwają nadal w pętach Międzynarodowego Związku Transportowców, aby w imieniu dobra Ojczyzny oraz automobilizmu wstępowali do nowej organizacji, która zapewnia im, jeżeli nie te same, to bodajże kilkaset procent więcej korzyści aniżeli Związek Transportowców. Lokal Chrz. Zw. Zaw. Automobilistów znajduje się przy Alejach Marcinkowskiego 20, u kolegi Łachajczyka.

Komunikat
Automobilklubu Wielkopolski

Na przewodniczącego Komisji Sportowej powołał Komitet Klubu p. dyr. Głowińskiego oraz zatwierdził skład Komisji Sportowej w następującym składzie:

Zast. przewodniczącego: p. major Władysław Srocki, sekretarz: p. Bolesław Kozłowski, członkowie: ref. prasowy p. red. Alfred Chrzanowski. ref. rzeczoznawczy p. dr. inż. Marjan Kryzan, ref. prawny p. Marjan Paszkiewicz, ref. regulaminowy p. Jan Pętkowski, ref techniczny p. inż. Tadeusz Wysocki.

Komisja Sportowa na swem posiedzeniu w dn. 17 stycznia rb. ustaliła następujący terminarz sportowy na rok 1930.

6. IV. 30. Jazda za lisem — impreza wewn. klubowa.

4. V. 30. Jazda pętlicowa — impreza wewn. klubowa.

5. VII. 30. Zjazd Gwiaździsty do Poznania — impreza międzyklubowa.

6. VII. 30. Pościg za balonem wolnym — impreza międzyklubowa.

15.—17. VIII. 30. Raid Poznańsko-Kaszubski — impreza wewn. klubowa.

21. IX. 30. Gymkhana samochodowa — impreza klubowa.

9. XI. 30. Wyścig płaski — impreza wen. klubowa.

Posiedzenia Komisji Sportowej odbywać się będą w poniedziałki w lokalach klubowych przy ul. Kantaka 1.

Komitet A. W. powołał na przewodniczącego Komisji Turystycznej A. W. p. Henryka Linkego i zatwierdził skład osobowy Komisji jak następuje:

Zast. przewodniczącego: p. inż. Marjan Duszyński, sekretarz: p. mjr. Szadkowski, członkowie: p. Marjan Bartkiewicz — p. Feliks Bittner, p. Włodzimierz Hozakowski — p. Leon Jankowski. p. por. Stanisław Kosiński — p. Antoni Kwiatkowski. p. Jerzy Piątkowski — p. Józef Ratajczak, p. kpt. Kazimierz Sierodzki — p. Stanisław Sierszyński, p. Konst. Rawicz-Rojek — p. Wiesław Swinarski, p. Dyonizy Szułczyński — p. Marjan Tomaszewski, p. inż. Czesław Wawrzyniak.

Na posiedzeniu Komisji Turystycznej w dniu 17 stycznia rb. nastąpił podział pracy i to:

Ref. drogowy: p. dyr. Stanisław Sierszyński, ref. map: p. kpt. Kazimierz Sierodzki, ref. miast: p. Józef Ratajczak, ref. wycieczkowy: p. Dyonizy Szułczyński, ref. propagandy: p. Jerzy Piątkowski.

Posiedzenia Komisji Turystycznej odbywać się będą dwa razy w miesiącu i to w poniedziałki w lokalach klubowych przy ul. Kantaka 1.

Na zebraniu Komitetu A. W. dokooptowano na członka Komitetu p. inż. Duszyńskiego Marjana. Poza tem wybrano na gospodarza klubowego p. inż. Marjana Duszyńskiego i zatwierdzono skład osobowy Komisji Gospodarczej jak następuje:

Przewodniczący: p. inż. Marjan Duszyński. członkowie: p. Duszyńska Aleksandra, p. Marja Linke, p. Jadwiga Łomowska, p. Janina Piątkowska oraz p. Jerzy Piątkowski.

Jako członkowie zostali przyjęci na zebraniu Komitetu A. W. w dniu 8 stycznia rb.: p. Arnold Schultz z Leszna, p. Józef Pac-Pomernacki z maj. Potarzyce p. Golina Kościelna, p. Ignacy Bujakiewicz z Kobylina Wlkp., p. Antoni Krembuszewski z Gniezna, p. Karol Brochwicz-Donimirski z Szadłowic pow. Inowrocław.

Na zebraniu Komitetu A. W. w dniu 3 lutego rb. zostali przyjęci: p. Wilhelm Beyme z maj. Włościejewki p. Książ, p. Aleksandra Duszyńska, z Poznania, p. Jadwiga Łomowska z Poznania, p. Rudolf Łaska z Leszna, p. Franciszek Jurkowski i p. Aleksander Ratajczak obaj z Poznania.

Komunikaty M. W. K. T.

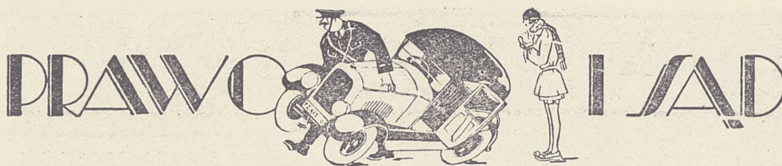
Udział Turcji i Rumunji w M. W. K. T.

Według ostatnio odebranych przez nas informacyj, Turcja weźmie udział w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w zakresie następującym: W dziale komunikacji zademonstruje rozwój, reorganizację i przyszłość tureckiej marynarki handlowej i jej portów — Stambułu i Smyrny. W sekcji kolejnictwa da pokaz rozwoju ruchu osobowego i towarowego w Turcji oraz zademonstruje swe pociągi luksusowe (komunikacji międzynarodowej). Poza tem w dziale komunikacji ogólnej pragnie uwidocznić rozwój swego lotnictwa, poczty i telegrafu oraz automobilizmu i budowy dróg. W dziale turystyki mają być eksponowane przez Turcję fotografje, obrazy i mapy plastyczne, uwidoczniające wszystkie malownicze miejscowości Turcji — Bosforu, Złotego Rogu, Stambułu, Kjaht-Hane, Prinkipo i t. d., jak również znanych tureckich miejscowości kąpielowych, ich hotele i urządzenia nowoczesne.

Rumuńskie Ministerstwo Komunikacji i Robót Publicznych, w charakterze wykonawcy uchwały Naczelnej Rady Ekonomicznej Rządu Rumuńskiego, wystosowało do Delegata Min. Kom. i Rob. Publicz., p. inż. Adriana Nanu (Komisarza Rządowego dla udziału Rumunji na M. W. K. T.), do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Magistratu m. Bukaresztu, Związku Izb Handlowych i Przemysłowych, Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Poczt i Telegrafów, Klubu Automobilowego, Związku Uzdrowisk i Letnisk, Związku Hotelarzy, Ministerstwa Zdrowia, Związku Fabrykantów Ciężkiego Przemysłu, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Żeglugi Morskiej oraz do przedstawiciela M. W. K. T. w Rumunji oficjalne pismo, zawiadamiając, że Rząd Rumuński zadecydował wzięcie udziału w Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu i zapraszając do wydelegowania swych przedstawicieli na zebranie komisji, które odbędzie się w poniedziałek, dnia 3 lutego w sali reprezentacyjnej Ministerstwa Komunikacji, celem ostatecznego ustalenia eksponatów i metrażu oraz sfinalizowania warunków udziału.

Do dzisiejszego wydania „Samochodu" załączamy ulotkę reklamową f-y „Karpaty" o olejach Galkar, na co zwracamy uwagę.

zw 21634



Nowa austrjacka ustawa samochodowa

Nowa austrjacka ustawa samochodowa, regulująca ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1930. Najważniejszą część dla nas i dla ruchu europejskiego ustawa ta zawiera w załączniku, w którym postanawia przejście od systemu lewobieżnego do systemu prawobieżnego. Ponieważ uregulowanie spraw tych należy do kompetencji poszczególnych rządów krajowych, ustawa wyznacza pewne terminy, w ciągu których zmiana odnośnych przepisów musi być przeprowadzona. Dla Wiednia czasokres ten wynosi pół roku, z tem, że ustawa wykonawcza musi dla Wiednia wejść w życie z dniem 1 marca 1930, przyczem jednakże ustawa ta może postanawiać, że poszczególne jej przepisy uzyskają moc prawną w ciągu pół roku, to znaczy dopiero w październiku 1930. W ten sposób przynajmniej europejski ruch turystyczny uzyskuje pewność, że w każdym razie jesienią przyszłego roku grono państw europejskich o systemie lewobieżnym zmniejszy się o ważny teren turystyczny Austrji, co oznacza duży krok naprzód w ujednostajnieniu turystyki europejskiej. Drugiem postanowieniem, które musi spotkać się z naszem pełnem uznaniem, to postanowienie § 1, wprowadzające przymus ubezpieczeniowy dla pojazdów mechanicznych pod względem odpowiedzialności prawnej. Wysokość ubezpieczenia i sposób przeprowadzenia reguluje się osobnemi rozporządzeniami.

Co do reszty przepisów, nowa ustawa austrjacka nie odbiega od innych ustaw europejskich tego typu. Jest to krótka ustawa ramowa, regulująca w 20 paragrafach wyłącznie ruch pojazdów na drogach publicznych. Nie wyczerpuje przedmiotu, pozostawiając szczegółowe uregulowanie pewnych zasadniczych postulatów rokowaniom rządu związkowego z rządami krajowemi. Punkty te ujęto w formie rezolucji Rady Narodowej, o których wspomnimy jeszcze poniżej.

Ustawa sama daje w § 1 definicję pojazdu mechanicznego, przyczem definicja ta zgadza się całkowicie z określeniem § 1 polskiego rozp. z dnia 27 stycznia 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Wyjęte z pod działania ustawy są pojazdy wojskowe, a ministerstwo związkowe może zarządzić, że pewne postanowienia ustawy nie mają dotyczyć ciągowek i pojazdów mechanicznych, napędzanych siłą elektryczną.

Obligatoryjne dopuszczenie pojazdów do ruchu uregulowane jest w § 2. Dalej ustawa zawiera przepisy, dotyczące wycofania pojazdu z ruchu publicznego, obowiązek perjodycznego badania pojazdów, obowiązek meldunkowy, oznaczenia samochodów urzędowych, przyczem, rzecz charakterystyczna, wprowadzono pewne ograniczenia co do umieszczenia na samochodach różnych odznak z uwagi na porządek publiczny i bezpieczeństwo ruchu.

W następnym rozdziale § 7—10 reguluje się sposób i warunki otrzymania t. zw. prawa jazdy.

Ważne są postanowienia § 12: „Cyfrowe ograniczenie szybkości jazdy pojazdów mechanicznych, której wogóle nie wolno przekraczać, może być wprowadzone tylko i wyłącznie przez ministra handlu i komunikacji. Oznacza to, że ustawa sama żadnych ograniczeń wzwyż nie przewiduje, odbierając równocześnie rządom krajowym prawo regulowania tej kwestji, zgodnie zresztą z nowoczesnemi tendencjami ustawodawczemi w państwach europejskich.

Szczegółowe obowiązki kierowcy normuje § 13, dotyczący również obowiązków właściciela. Jest to taksarywne wyliczenie pewnych wymogów, jak zakaz wywoływania niepotrzebnego hałasu, dymienia, obowiązek utrzymywania wozu w stanie zdatnym do użytku i niezagrażającym bezpieczeństwu ruchu itp.

§ 14 daje szczegółowe przepisy co do różnych rodzajów ruchu mechanicznego jak np. w sprawie przyczepek, przewożenia osób w pojazdach do tego nie przeznaczonych, w sprawie wozów straży ogniowej, służby bezpieczeństwa i ratownictwa, poczty i in.

§ 15 wprowadza obowiązek oznaczania miejsc niebezpiecznych dla ruchu i ograniczeń ruchu (międzynarodowe znaki ostrzegawcze, przepisy drogowe).

W rozdziale czwartym, § 16 znajdujemy przepisy administracyjne, dotyczące odszkodowań, opłat administracyjnych, tworzenia komisyj dla badania poszczególnych typów pojazdów, do egzaminów kierowców, w sprawie tworzenia szkół kierowców, przyczem w szerokiej mierze wprowadza się przymus badania lekarskiego.

§ 17 zawiera sankcje karne. Wykroczenia przeciw ustawie lub rozporządzeniom wykonawczym mogą być karane zasadniczo grzywną do 500 szylingów, w wypadkach szczególnie ciężkich zamiast lub obok grzywny karą aresztu do dwóch miesięcy.

§ 18 wylicza władze, właściwe do regulowania spraw samochodowych, § 19 przewiduje stworzenie rady automobilowej przy ministerstwie handlu i komunikacji. Ostatni § postanawia, że ustawa wchodzi w życie w dniu 1 czerwca 1930 r.

Ustawa jest więc bardzo krótka i reguluje tylko sprawy najkonieczniejsze, pozostawiając ważne szczegóły rozporządzeniom wykonawczym. Mimo to jednak jest to zaledwie początek, i wiele spraw bardzo zasadniczych trzeba będzie regulować dopiero po pertraktacjach z poszczególnemi władzami krajowemi. W tym kierunku wypowiada się Rada Narodowa, której rezolucja stanowi załącznik do ustawy. Rezolucja ta, bardzo charakterystyczna dla austrjackiej polityki komunikacyjnej brzmi :

„W zamiarze podniesienia ruchu turystycznego w Austrji, ograniczenia utrudnień podróży i przeciwdziałania niewygodom podróżnych, wzywa się rząd związkowy do działania w tym kierunku: by

1. urządzanie rogatek drogowych, które nie są dziś już w okresie nowoczesnej komunikacji na czasie, uniemożliwiać w drodze rokowań z krajami i gminami,

2. skrzyżowania dróg szynowych przeprowadzano mostem lub podjazdem, a póki nie będzie tego można przeprowadzić z powodu braku środków, aby przynajmniej skrzyżowania tego rodzaju były zabezpieczone w sposób, odpowiadający zasadom nowoczesnej techniki, stosownie do miejscowych warunków komunikacji, przez barjery, oświetlenie istniejących już barjer, oznaczenie przez znaki ostrzegawcze, automatyczne sygnały świetlne, lub w inny podobny sposób,

3. przy skrzyżowaniach z koleją na równym poziomie, oraz w innych niebezpiecznych miejscach umieszczono znaki ostrzegawcze międzynarodowe, bez napisów, i bez umieszczania przy nich reklamy handlowej, przyczem znaki te winny być utrzymywane w dobrym stanie.

4. by stworzono organizację dla reparacji i utrzymywania dróg związkowych, krajowych, dojazdowych, obwodowych, gminnych, konkurencyjnych, aby wszystkie drogi Austrji otrzymały nowoczesną nawierzchnię, i by można ich używać bez niebezpieczeństwa.

Jak widzimy, rezolucje te zawierają cały wielki program samochodowy. Jednak wiemy, że od programu do wykonania jeszcze droga daleka, a szczególnie w programie drogowym i turystycznym.

W drugiej rezolucji podnosi się ponownie kwestję rogatek drogowych i wzywa się rząd do wniesienia do Rady Narodowej projektu ustawy o jednolitym podatku od benzyny, którym należy wyrównać braki finansowe, powstałe przez likwidację rogatek.

Jak więc widzimy, Austrja uczyniła poważny wysiłek, aby wyjść z nieuregulowanych stosunków dotychczasowych, które w niektórych okolicach, szczególnie mniej uczęszczanych przez ruch turystyczny, żywo przypominały średniowiecze. Życzymy turystyce europejskiej, aby nowe tendencje rządu przyniosły jaknajlepsze rezultaty.

Odpowiedzi redakcji

P. inż. dypl. Henryk Unucka — Węgierska Górka. — Samochody wymienionej przez Pana marki są bardzo dobre i cieszą się zasłużenie dobrą opinją, w Polsce są one jednak stosunkowo mało rozpowszechnione. Zagranicą ten bardzo znany i lubiany wóz najzupełniej nadaje się na tereny górzyste, oczywiście na drogach dobrych. U nas za mało jeszcze poczyniono doświadczeń w tym względzie, aby orzec, czy nasze górskie drogi są odpowiednie dla tego samochodu. Zasadniczo nie radzimy kupna używanych wozów, które potem pochłaniają duże sumy na remonty, co nie wyklucza, że oferowane Panu samochody są w dobrym stanie i są okazyjnem kupnem. Ilość przebytych przez nie kilometrów jest rzeczywiście bardzo mała, szczególnie jak na wozy tej klasy. Przed kupnem radzimy poddać je gruntownemu przejrzeniu i zbadaniu.

A. U. Cesky Tesin — (Czechosłowacja). — Sprawę interesującą Pana poruszaliśmy już parokrotnie na łamach naszego pisma. Musi Pan wziąć pod uwagę fakt, że w Czechosłowacji już przed wojną egzystowały dobrze prosperujące fabryki samochodów, jak Tatra, Laurin-Clement, Praga itp., które po wojnie bardzo łatwo uskuteczniły przejście na produkcję seryjną. My natomiast nie posiadaliśmy wcale przemysłu samochodowego na naszych ziemiach i to w żadnym z zaborów, gdyż te zupełnie celowo nie dopuszczały do tego. Poza tem na rozwój tego przemysłu ujemnie wpływał kryzys gospodarczy. Pożar zniszczył, jak Panu wiadomo, będącą w stadjum rozwoju fabrykę Stetysz. „Ursus" narazie wykonuje wyłącznie podwozia autobusowe i ciężarowe. C. W. S. rzeczywiście produkcję ma bardzo małą, a skutkiem tego jest drogi. As'y posiadają silniki francuskie, lecz pozostałe części są wykonywane całkowicie w kraju, a w Warszawie dosyć dużo wozów tej marki kursuje na dorożkach. Obecnie organizuje się produkcja małych 2-cylindrowych samochodzików W. M., konstrukcji inż. Mrajskiego.

Biorąc więc pod uwagę wszystkie wyżej wymienione ujemne strony hamujące rozwój rodzimego przemysłu samochodowego, sprawa nie przedstawia się jeszcze tak źle.

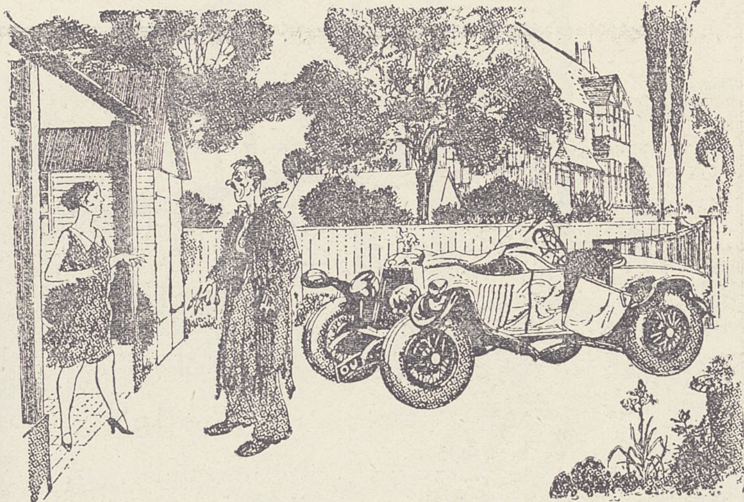
Do powyższej kwestji powrócimy jeszcze obszerniej, omawiając ją w jednym z najbliższych numerów naszego pisma.

HUMOR

Pierścień ratunkowy



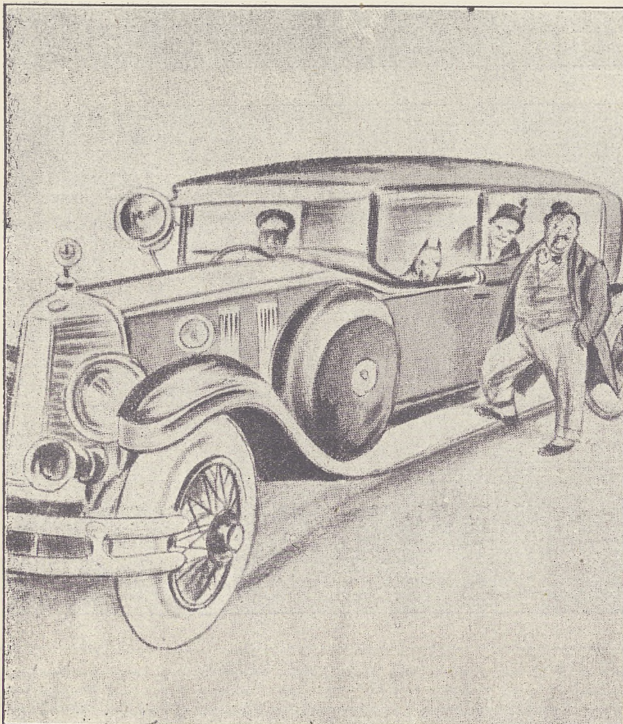
Tonący: — Dzięki Bogu, pomoc spada w sam raz.



— Co Witku, znowu katastrofa?
— Broń Boże, tylko wyobraź sobie, prześladował mnie cały czas typek, którego najechał poprzedni właściciel wozu.

Stosownie do mody

Panna Genia zajeżdża samochodem do warsztatu.
— Proszę mi do jutra rana wóz polakierować na czerwono.
— Na czerwono? Przecież łaskawa pani kazała w ubiegłym miesiącu zmienić kolor na niebieski.
— Tak, lecz proszę nie zapominać, że wczoraj kupiłam płaszcz czerwony, do którego muszę przystosować kolor wozu.



— Ciekawe, że wszyscy wojenni i powojenni nuworisze są nieuleczalni.

Raid poprzez pustynię



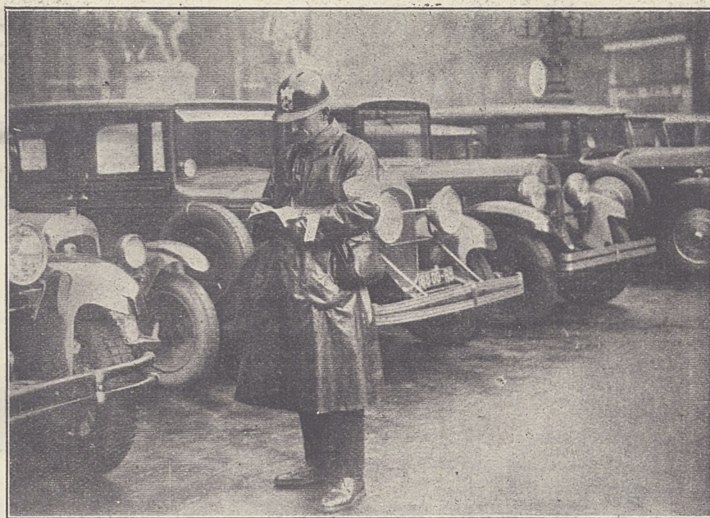
Icek Kon potrzebuje sobie z rodziną uprawiać turystykę automobilową poprzez Saharę.

Rozmaitości ze świata

Towarzystwo dorożek samochodowych w Filadelfji z powodu zakupu nowej serji taksówek, zmuszone było spalić 500 wozów wycofanych z obiegu.



Wieżyczki, z których paryscy stróże bezpieczeństwa regulują ruch uliczny, są ogrzewane, by dyżurujący policjanci nie marzli w czasie mrozów.



Na placach parkingowych w Paryżu pełnią służbę specjalnie zaangażowani stróże, których umundurowanie niczem się nie różni od umundurowania tamtejszych policjantów.

Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.